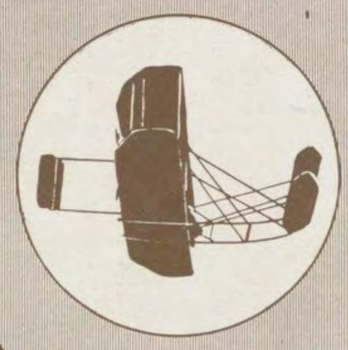
15 Année N° 710

Le Numéro : 30 Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
Tous les Samedis

8 Juin 1912

VIE AU GRAND AIR



WILBUR WRIGHT

L'aviateur Wilbur Wright, le célèbre précurseur de l'aviation, est mort le 30 mai des suites d'une fièvre typhoïde, à Dayton (Ohio).

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PARFUM ULTRA PERSISTANT **CAMPÉADOR** ED. PINAUD

Pneu Diamond

THE DIAMOND RUBBER C° of New-York

Téléphone : 540-72 — *5, Rue Denis-Poisson, PARIS* — Téléphone : 540-72

AYRES

Tous les articles de Tennis

Catalogue franco

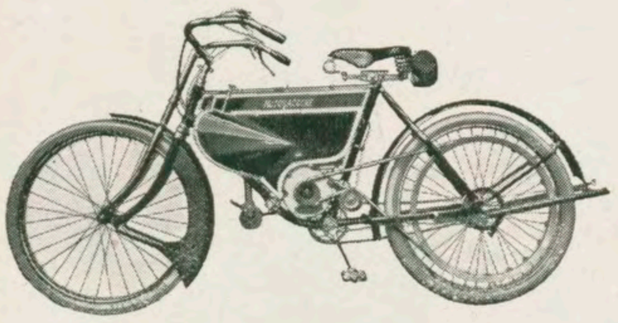
J. TITUS POSTMA

64, avenue de la Grande-Armée, PARIS Téléphone 536-20

Raquette " WILDING "
Balle " CHAMPIONSHIP "

" MOTOSACOCHE "

La Reine des Bicyclettes à Moteurs



(Type un cylindre)

MODÈLES 1912

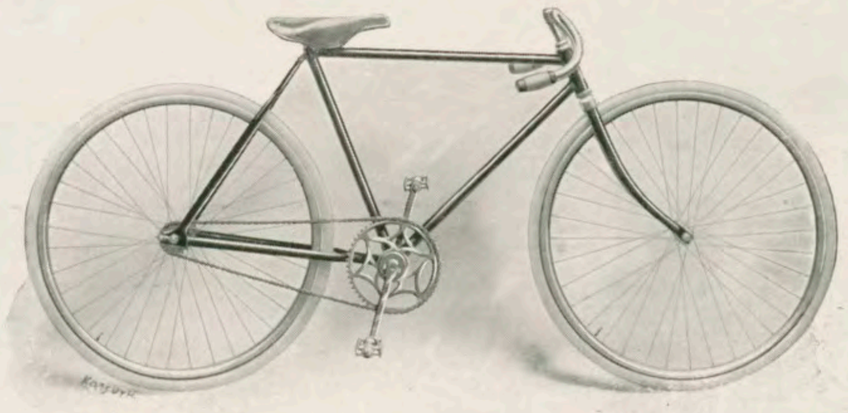
1 cylindre 2 HP (64×90)
2 cylindres 3 HP (54×75)

2 vitesses, débrayage, transmission par chaîne, mise en marche par manivelle.

La "MOTOSACOCHE"
Société Anonyme, GENÈVE (Suisse)
Paul MUNCH, Représentant
2, Avenue Alphand, 2
PARIS (16e)

Bicyclette "LUCIFER"

Course sur Route



Prix : 305 francs

Avec : Moyeux **Aigle** à roulements annulaires à billes **F et S** indéréglables et inusables. ⌀ Jantes bois, laminées **Kundtz,** à tringles. ⌀ Pneus **Bergougnan, Continental** ou **Dunlop.** Pédalier à **roulements annulaires** à billes **F et S.** ⌀ Chaîne anglaise de piste **Alfred Applely** 3 m/m, pas 12,7. Cadre à **raccords invisibles.**

La plus vite. La plus solide. La plus élégante

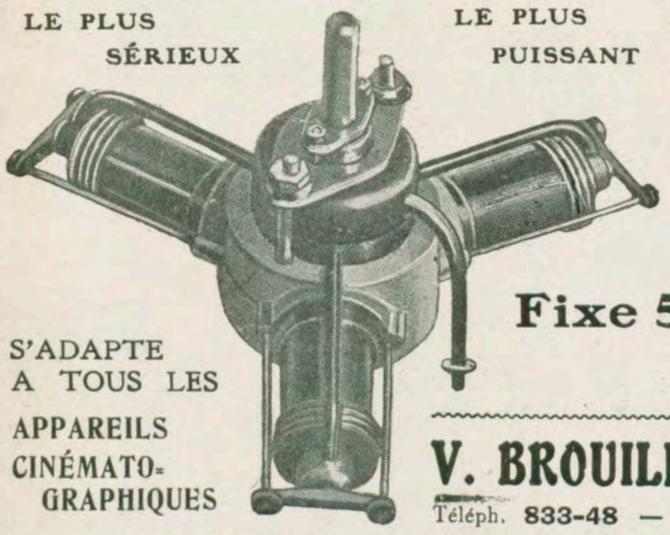
En vente chez tous les bons mécaniciens et chez

MESTRE & BLATGE, 5, rue Brunel, Paris

CATALOGUE FRANCO 11 MODELES

LE PLUS SÉRIEUX — LE PLUS PUISSANT — LE MOTEUR

PRIMA



est le seul qui enlève tous les appareils jusqu'à **3** mètres d'envergure.

Fixe 55 fr. - Rotatif 60 fr.

Thermo détendeur : **25** fr.
Cartouche acide carbonique : **4** fr.

S'ADAPTE A TOUS LES APPAREILS CINÉMATOGRAPHIQUES

V. BROUILLET CONSTRUCTEUR
1 bis, Quai aux Fleurs, PARIS
Téléph. **833-48** — Demander le Catalogue **V** franco sur demande

OFFICIERS MINISTÉRIELS

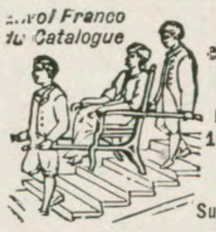
ALLONNES-LES-MARAIS à 16 kil. de Lille. Une magnifique propriété dite **CHATEAU DU BOIS** à vendre sur licitation entre majeurs et mineurs le lundi 17 juin 1912, à 3 heures, en l'étude de Me ALBERT COLLETTE, notaire à Seclin.

CHATEAU avec 36 hect. de parc superbement planté, pièces d'eau, vastes dépendances. Mise à prix : 130.000 fr. Terres attenantes de 43 hectares en un seul bloc. Revenu net annuel 6.304 francs. Mise à prix : 170.000 francs, Chasse très giboyeuse. Arbres de grandes valeurs (*voir les affiches*).

Etude de Me LEFÈVRE, notaire à Boissey-le-Chatel (Eure) à louer. PETIT. **CHATEAU** meublé et chasse S'adres. au notaire.

(Voir suite page IV).

Envoi Franco du Catalogue



PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT DUPONT
Fabricant, breveté s. g. d. g.
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Succursale à Berck-Plage

Concours de Jeffr
BON N° 21
Quels sont les mots de ce métagramm

La Vie au Grand Air

N° 716 — 8 Juin 1912

ABONNEMENTS :
France . . . . . 24 francs.
Étranger. . . . . 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

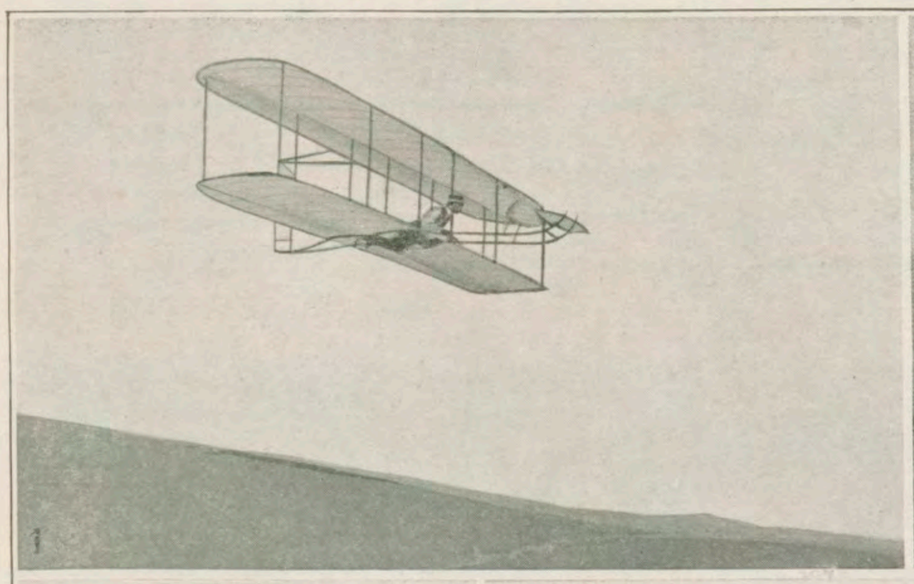
PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie June 8 th 1912.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.

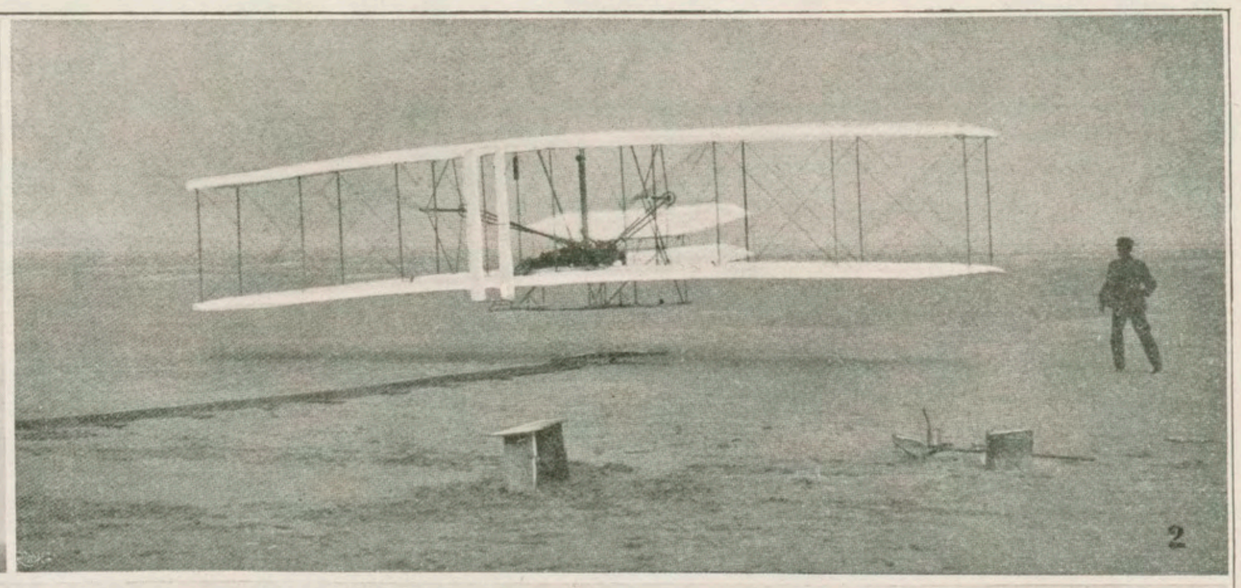
UNE CHUTE D'AUTOMOBILE SAISISSANTE

A la course de côte de Limonest, une automobile, conduite par Aimé, manqua un virage et capota. Nous avons déjà publié des clichés de cet accident, qui n'eut aucune suite grave. Un de nos lecteurs nous a adressé le document vraiment unique que nous publions. Il a été pris juste au moment de la chute. Le mécanicien a été envoyé la tête en bas contre une balustrade, tandis que le pilote roula sous la voiture. Nous donnons, en haut, une épreuve non agrandie du cliché.

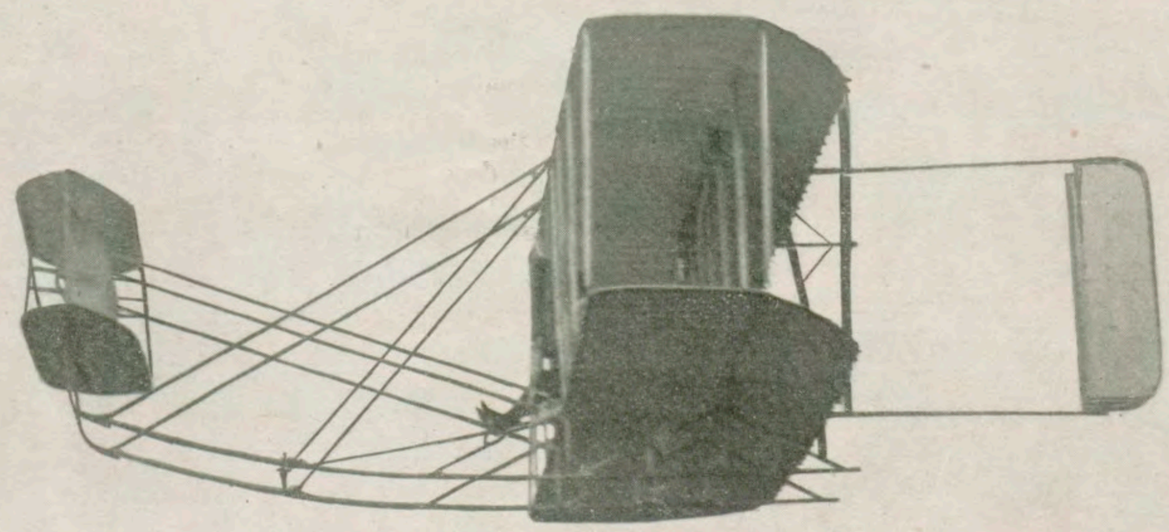
WILBUR WRIGHT ET SON OEUVRE



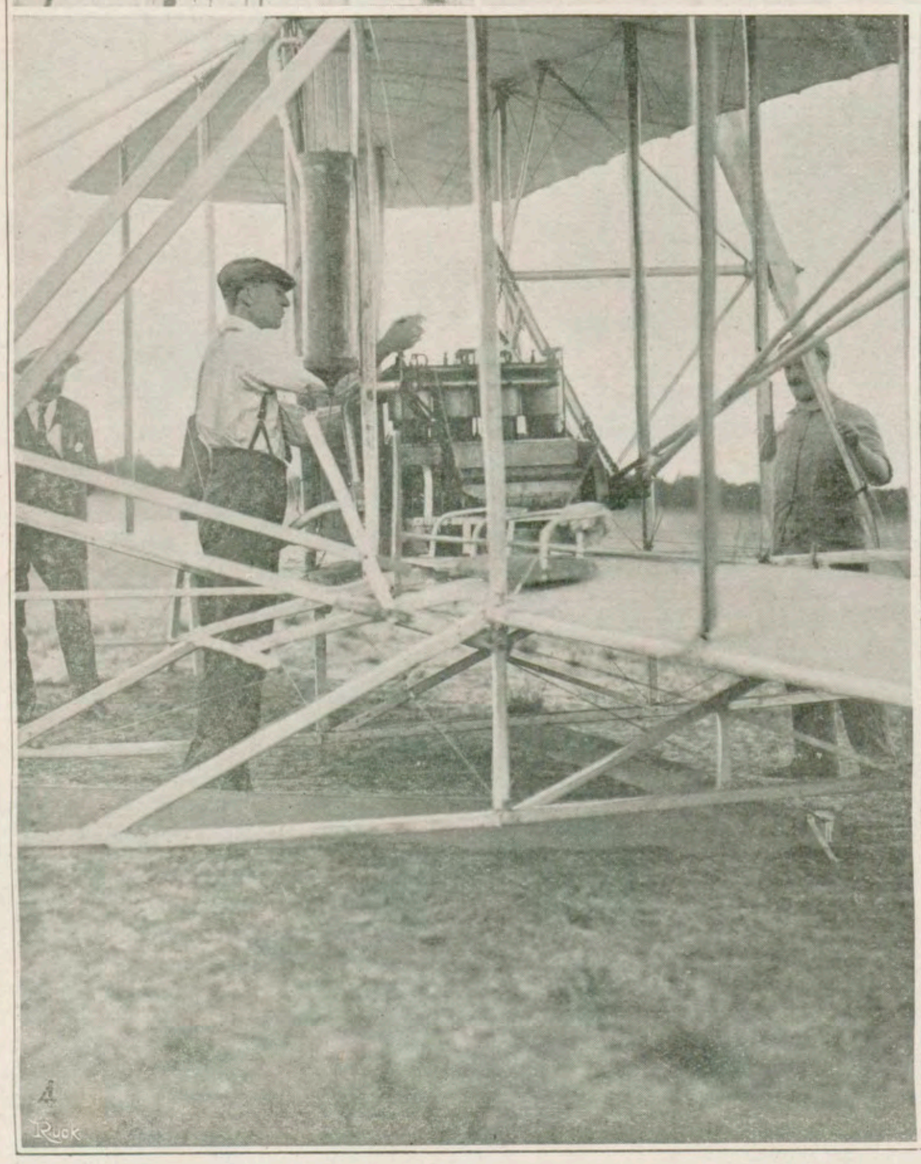
1



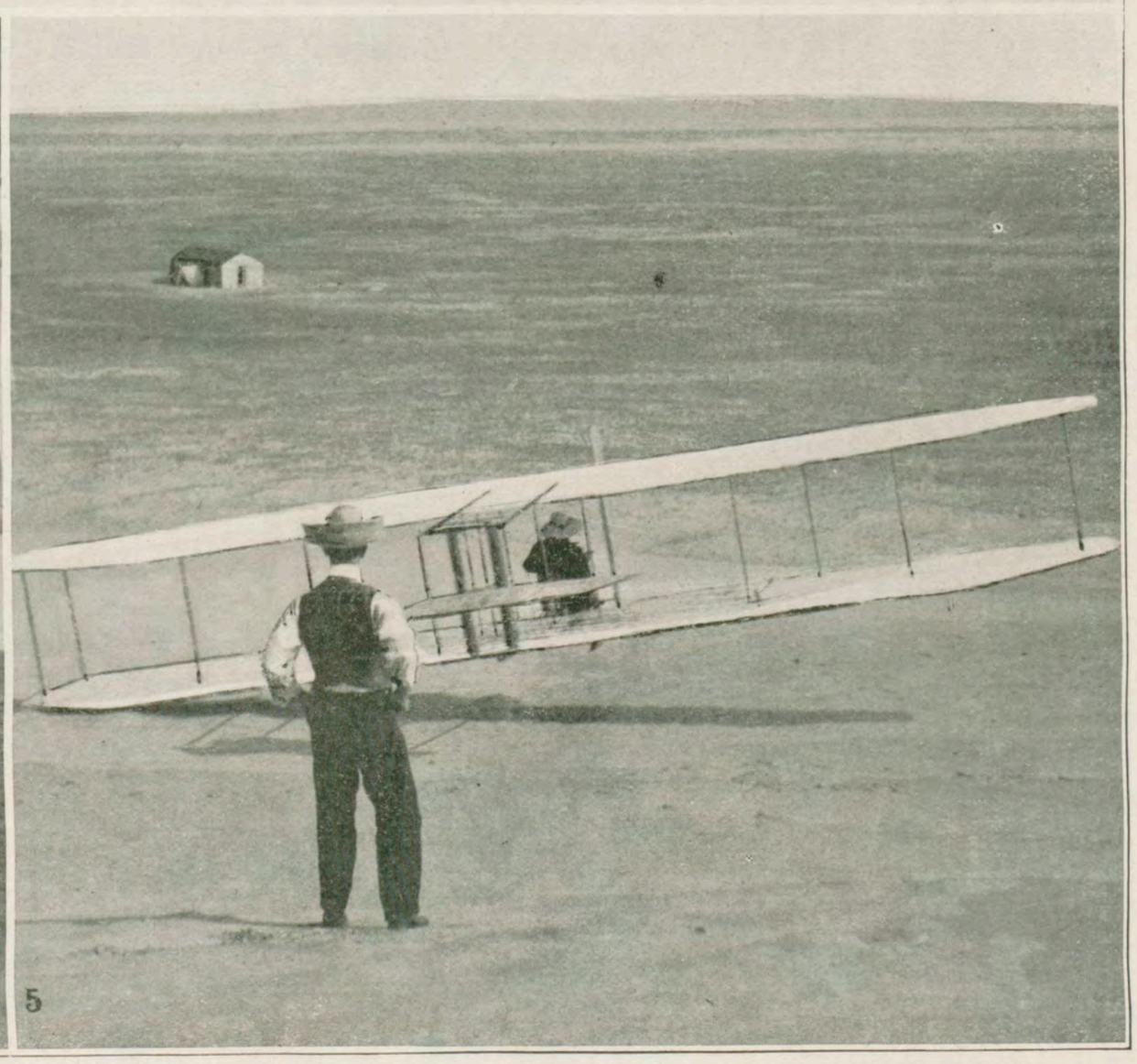
2



3



4



5

L'aviation a fait une terrible perte en la personne de Wilbur Wright, le génial Américain, qui est mort terrassé par la fièvre typhoïde, le 30 mai. Nous avons réuni dans cette page quelques documents rappelant l'œuvre des deux frères, Wilbur et Orville Wright. — 1. Le premier vol sans moteur en 1900. — 2. Le premier vol avec moteur (7 décembre 1903). Il dura 12 secondes. — 3.Un vol de Wilbur au camp d'Auvours. A gauche, Wilbur vérifie le contrepoids au sommet de son pylone de lancement. — 4. Wilbur répare son appareil. — 5. Les récents essais de l'aéroplane sans moteur.

SOMMAIRE

Wilbur Wright .. .. Couverture
Une chute d'automobile saisissante 399
Wilbur Wright et son œuvre. 400
L'aviation, sport de tourisme, par le lieutenant DE MALHERBE.. 401
Wilbur Wright est mort ! par GEORGES PRADE 401
Les débuts de l'aviette, par FRANÇOIS PEYREY 402
Rendez les routes aux cyclistes, par BILL 402
La Targa Florio, par GEO LEFÈVRE. 402
Avant le Grand Prix de l'Aéro-Club de France. 403
Le Carnet du sportsman 404
Le championnat du monde de tennis 405
Le Grand Prix de Champagne. 405
Ce que verront les concurrents du Grand Prix de l'Aéro-Club 406-407
Les grands matches de Rowing 408
Le concours de l'aviette 408
Le rêve du culturiste, par le Dr FRANCIS HECKEL 409
Les coureurs à pied professionnels, par J. AUGER.. .. 409
Le budget d'un yacht, par CLERC-RAMPAL 409
Le petit dictionnaire sportif.. 410
Le Bloc-Notes de la semaine 411
Le Derby d'Epsom. par RENÉ RIONDET 412
Avant le Prix de Diane, par STUART 412
Les courses de la semaine 413
D'Enghien à Longchamp 414
La vie d'un Champion du Ring, par JIM JEFFRIES.. .. 415
Le Concours de Jeffries 416

Les abonnés de la " VIE AU GRAND AIR " bénéficient de nombreux avantages, tels que :

A) Economie de 5 fr. 50 sur les acheteurs au numéro (les abonnés ne paient que 24 francs par an au lieu de 29 fr. 50) 47 fois 0 fr. 59 (23 fr. 50), plus les 4 numéros spéciaux à 1 franc (4 francs) et le numéro de Noël (2 francs) = 29 fr. 50) ;

B) Une réduction de prix sur les Petites Annonces *(voir dans le* Carnet Multiprime *nos bons de 1 franc à déduire du montant de chaque insertion) ;*

C) Une prime gratuite à choisir (envoi de la liste spéciale franco sur demande) ;

D) Les nombreux avantages énumérés au Carnet Multiprimes *des abonnés des publications Pierre Lafitte et Cie.*

En outre, tout abonné d'un an à la Vie au Grand Air *qui souscrira également un abonnement d'un an à* Je Sais Tout *ou à* Fermes et Châteaux *bénéficiera, pour chacune de ces deux publications (pour les deux à la fois s'il le désire ou seulement pour une au choix) d'une réduction de 2 francs par abonnement (soit un avantage de 2 ou 4 francs).*

Toutefois, cette faveur ne pourra être accordée qu'aux personnes qui s'abonnent directement, sans intermédiaires.

NOTRE CAMPAGNE D'ÉTÉ

La grande saison sportive vient de commencer avec Bordeaux-Paris, les championnats du monde de tennis et va se continuer par le Grand Prix de l'Aéro-Club à Angers, les 15 et 16 juin prochain. Nous publions aujourd'hui une série de magnifiques photographies, absolument inédites, prises par l'habile amateur photographe, M. de Farcy, au cours de plusieurs ascensions en sphérique au-dessus du Circuit.

Dans notre prochain numéro, nous consacrerons un supplément gratuit de 8 pages au Circuit d'Anjou, avec les photographies des appareils engagés, les portraits des concurrents et tous les renseignements intéressants sur le Circuit.

Enfin, le numéro du 21 juin et celui du 29 consacrés au Circuit d'Anjou et au Circuit de Dieppe seront deux numéros spéciaux, qui contiendront au minimum 36 pages sous une couverture en couleurs. Ces numéros exceptionnels, vendus un franc, seront remis gratuitement à tous nos abonnés.

AVIATION

L'Aviation sport de Tourisme[1]

Comment s'orienter en aéroplane.

J'ai été pris deux fois dans le brouillard sur les Landes et, dès la première fois, j'ai fait des expériences concluantes, d'autant que mon moteur ne donnant plus bien, je ne pouvais songer à m'élever au-dessus du brouillard. Il m'était impossible aussi de songer à atterrir ; en n'y voyant rien, je serais descendu sur des arbres. Aussi, je suis resté une heure et demie ballotté au gré du vent comme une feuille morte.

Si je n'avais été si jeune dans le métier, j'aurais fait demi-tour tout de suite, mais c'était notre premier grand voyage, le jour où nous sommes partis à cinq pour Paris. Je pensais voir bientôt la fin du brouillard ; aussi j'avais mis ma boussole droit au Nord et, tranquille sur ma direction, je regardais autour de moi. Une minute après, je m'apercevais que je marchais droit au Sud. J'avais fait volte-face sans m'en apercevoir.

J'ai trouvé deux petites éclaircies dans le brouillard. A la première, il me semblait que j'avais devant moi une colline escarpée et boisée que j'allais décalotter. J'ai immédiatement tiré sur ma cloche et je suis passé ; mais la colline s'était effondrée d'un seul coup. C'était tout simplement moi qui piquais vers le sol et qui, me croyant horizontal, redressais le terrain.

Un peu plus tard, j'apercevais, à quelques mètres, au bout de mon aile gauche, une colline couverte de joncs et assez escarpée. Vite, un coup de gouvernail à droite pour m'en éloigner et je vois la colline s'effonorer encore au lieu de s'éloigner horizontalement. J'étais venu, sur une aile, à quelques mètres d'un marais. Edifié par toutes ces expériences, je ne me suis plus occupé que de ma boussole. Aussitôt sorti du brouillard, j'ai atterri pour reprendre de d'essence et revoir mon moteur.

Je vous parlais tout à l'heure de la marche à la boussole. Eh bien ! sur quatre qui avions traversé les Landes dans le brouillard (Bellenger était rentré à Pau), deux d'entre nous, le pauvre Princeteau et de Roze avaient atterri à Bazas et Captieux sur la route même Nord-Sud qui va de Pau à Lisbonne, et les deux autres, Conneau et moi, avions atterri à quelques kilomètres de cette route.

Je m'étais bien promis de ne jamais rentrer dans le brouillard ; mais au mois d'avril, alors que je venais à Bordeaux, j'ai été pris subitement dans le brouillard, qui s'élevait à Mont-de-Marsan, et, circonstance aggravante, je n'avais pas de boussole, car j'avais cassé la mienne à Châteauroux. J'avais bien essayé de faire demi-tour, mais dix minutes après j'étais encore dans le coton. Je devais probablement tourner en rond. Je n'ai plus eu alors qu'une idée : c'était de grimper au-dessus du brouillard. Mais il était monté si vite qu'il fallut m'élever à 1.200 mètres pour en sortir. Là, j'ai retrouvé un ciel bleu resplendissant et un soleil éclatant. Il m'a été facile de me diriger à l'aide du soleil. Il était 9 heures : le soleil était donc au Sud-Est. J'ai bien repéré la position de l'ombre de ma tête sur mon aile gauche et je l'y ramenais comme j'aurais fait d'une boussole et quand, au bout de 2 heures un quart de vol, j'ai coupé l'allumage pour traverser en vol plané la calotte de nuages qui se trouvait sous moi, après avoir traversé 600 mètres de nuages en vol plané, je me suis retrouvé piquant droit sur la cathédrale de Bordeaux. J'étais encore heureusement à 600 mètres de hauteur. Je n'ai pas été long à remettre le contact et suis allé atterrir à Carbon-Blanc pour reprendre de l'essence.

On se promet toujours de ne jamais rentrer dans le brouillard ; mais il monte quelquefois si brusquement que, sans s'y attendre, on se trouve pris dans le coton. La seule méthode est alors de chercher à en sortir le plus vite possible, soit en faisant demi-tour à l'aide de la boussole, soit en grimpant par-dessus.

Puisque vous êtes déjà fixés sur la manière de voyager, vous pouvez vous rendre compte qu'il est aussi facile d'observer des troupes que de regarder des vieux châteaux et des ruines.

La question des monoplans et des biplans a été souvent débattue ; je ne veux pas entrer dans cette discussion ; car il y a évidemment des cas particuliers où il faudra emmener des spécialistes pour observer certaines choses ; mais je prétends qu'on peut très facilement observer seul et écrire ses renseignements. Les partisans du biplan donnent comme principal argument, qu'on est trop absorbé par son moteur et par la conduite de son appareil. Je leur répondrai : avez-vous voyagé à bicyclette ? La manœuvre de votre guidon et la route à suivre vous ont-elles empêché de regarder le paysage ? Evidemment non. Eh bien ! en aéroplane c'est la même chose ; les mouvements sont absolument réflexes. On a donc toute liberté pour observer et écrire.

On élève encore d'autres objections contre l'observation aérienne. Je les citerai et les réfuterai dans un prochain article.

LIEUTENANT DE MALHERBE.

(1) Voir le n° 714.

W. Wright est mort !

C'est une perte considérable pour l'aviation.

WILBUR Wright est mort !

C'est toute une page de notre histoire qu'évoquent ces simples mots, histoire de la belle et sublime aventure des ailes dont le silencieux et énigmatique Américain fut le héros.

Comme une vague qui vient à nous et s'en va, puis revient encore, ainsi la gloire de Wright, ainsi son rôle exact dans la conquête de l'air nous apparurent sous des points de vue divers, avec la rapidité foudroyante dans la métamorphose des événements modernes. Il faut avoir le courage de l'avouer. Notre prodigieuse ignorance des choses de l'air, des travaux préparatoires de toute une génération, parmi laquelle on pouvait compter déjà tant de Français, nous empêcha longtemps et de croire avant d'avoir vu, et après avoir vu, de comprendre et de bien juger. Les journaux sportifs de 1896 ignorent Lilienthal, et lorsqu'on connaît Lilienthal, plusieurs années après sa mort, on ignore Mouillard, on ignore Penaud, on ignore Langley, on ignore tout.

C'est au milieu de cette ignorance, d'autant moins explicable qu'elle était mêlée à un extraordinaire souci d'information au sujet des événements les plus futiles des sports athlétiques et mécaniques, que nous arriva l'extraordinaire nouvelle que deux Américains inconnus, deux mécaniciens en bicyclettes de Dayton (Ohio), aux Etats-Unis, venaient d'inventer une machine volante avec laquelle ils avaient réussi à diverses reprises à s'élever du sol, exécutant même des vols véritables de plus de trente minutes. On apprit d'ailleurs cela de façon bizarre. Ce ne fut pas dans les colonnes d'un de ces innombrables journaux américains, qui consacrent une page au moindre cancan. Ce fut par une lettre de M. Chanute à un journal français hebdomadaire, *l'Aérophile*.

UN VOL DE W. WRIGHT A AUVOURS.

Chanute lui-même n'avait pas vu, mais il était et se disait certain. D'ailleurs, les deux frères se refusaient net, non seulement de recommencer sans un bon contrat leur garantissant un million, mais même à montrer, fût-ce de loin, le bout de leur appareil.

Tout était pourtant rigoureusement vrai, et lorsqu'on connut Wilbur, le vrai Wright, le cerveau créateur, lorsqu'on analysa les éléments moraux de cette extraordinaire mentalité, de ce moine de la science, on commença de comprendre.

D'ailleurs on vit. Ce furent les expériences du Mans, puis de Pau. On fut émerveillé. L'aviation pratique était née réellement ce jour-là !

Plus tard, nous apprîmes que le grand maître avait été, lui aussi, ce qui était obligatoire, un élève ; que par Chanute, il avait connu les travaux de ce génial Français, Mouillard, inventeur du gauchissement, héros du premier vol plané, et que ses compatriotes ignorèrent jusqu'à 1911.

Pour qui sait voir et comparer, pour qui connaît l'histoire véritable de toutes les conquêtes de la science, c'était le *processus* ordinaire et classique. Comme une place forte que l'on prend d'assaut, une découverte nouvelle exige toujours le sacrifice d'une génération, d'un régiment, qui comble le fossé et sur lequel passent les vainqueurs. Mouillard avait deviné. Wright créa. Il fut le créateur incontesté du premier planeur pratique, et ses expériences décisives datent de 1 . C'est de ce point précis que part la lumière qui éclaire toute l'œuvre.

Mouillard avait posé la nécessité du gauchissement, Wright fit l'appareil sur lequel on gauchit l'aile, et qui vira ainsi. Ce qui nous apparaît aujourd'hui, et à juste titre, comme la découverte capitale de Wright, la création de l'appareil à moteur, le vol mécanique, c'est-à-dire l'aviation, car il fut le premier à réussir ce que nous appelons aujourd'hui un vol, tout cela n'est qu'un corollaire du théorème premier.

Pour voler, Wright sait qu'il faut une pression à l'avant, une dépression à l'arrière de son planeur. On ne peut voler que vent debout. Il crée artificiellement cette pression et cette dépression, ce vent debout, et de là viennent le moteur et les deux hélices. L'appareil ne se modifiera guère. Il restera toujours le planeur. Enfermé dans son rêve, le génial ouvrier ne veut pas regarder au dehors de cette tour d'ivoire, et les années passent ; autour de lui, tout se modifie, lui ne touche à rien, et lorsqu'on apprend, il y a quelques mois, qu'il s'est remis au travail, c'est un planeur encore qu'il cherche à construire, c'est le secret du vol à voile qu'il veut trouver.

Jusqu'à la veille de sa mort, il restera un précurseur, comme date et comme orientation d'esprit. Le monde a changé, grâce à lui. Son exemple a enthousiasmé les hommes. L'air s'est peuplé d'oiseaux. Lui, vieil aigle mélancolique, il contemple toujours ce ciel qu'il a conquis, se rappelle ses premiers vols et s'endort, majestueux, dans le souvenir qu'il laisse à jamais en nos mémoires, tel que nous le vîmes un jour, au Mans, passant au ciel, dans la splendeur du soir.

GEORGES PRADE.

AVIATION

Les débuts de l'aviette

Elle a déçu les plus optimistes.

L'AVIETTE!... Ce néologisme gracieux et preste a une légèreté de libellule... Ce diminutif charmant évoque l'essor bref d'un oiseau bondissant dans la fraîcheur des feuilles, sur la branche qui, à peine, tremblera... Et que désigne-t-on par aviette? Une bicyclette aérienne, une bicyclette ailée.

Le nouveau baptême de la « petite reine » est donc aussi heureux que le premier. Il convient de féliciter le parrain, M. Emmanuel Aimé, d'autant plus que les néologismes sont le plus souvent redoutables. Si Ponton d'Amécourt et de La Landelle songèrent, pour les appareils aériens qu'ils ne purent réaliser, à des noms charmants comme *Ave*, *Ef* ou *Avicelle*, ils proposèrent aussi hélas! *Iptéronef* et *Mégalornis!* Si plus tard, Ader préconisa, a juste titre, *Avion*, ne dûmes-nous point protester contre *Icarien* de M. de Voguë et *Autoplaneuse* de M. René Bazin!

Cependant, dimanche les constructeurs d'aviettes se sont réunis au Parc des Princes pour y disputer le concours institué par la maison Peugeot: le *prix du Décamètre*. Les concurrents, personne ne l'ignore, devaient s'envoler au moyen *exclusif* de leur force musculaire, et parcourir une distance minima de dix mètres que deux parallèles indiquaient sur le sol.

Aucun point de l'appareil ne devait toucher terre entre les deux parallèles, l'espace à franchir étant assimilé à un fossé de 10 mètres de large, à bords abrupts, de profondeur infinie.

L'appareil devait être tout entier, depuis l'extrême avant jusqu'à l'extrême arrière, en dehors de l'intervalle compris entre les deux parallèles, à l'instant où, après l'envol, il revenait en contact avec le sol par l'un quelconque de ses points.

Pour que la performance soit accomplie indiscutablement, sans le secours du vent, le concurrent devait, après l'avoir réalisée une première fois dans un sens quelconque, l'effectuer une deuxième fois en sens inverse et immédiatement, c'est-à-dire dans un délai maximum de dix minutes. S'il y parvenait, l'auteur de la plus remarquable performance recevait, de la maison Peugeot, une somme de 10.000 francs. En outre, la même maison a décidé d'offrir, en guise de consolation, un prix de 1.000 france au premier « avietteur » parvenu, à l'aide d'une bicyclette transformée en aviette, à franchir sans les toucher, deux cordelettes parallèles, distantes d'un mètre et tendues à une hauteur de dix centimètres. L'expérience doit être effectuée dans les deux sens en un temps de dix minutes au plus.

Assisterons-nous bientôt à ce spectacle singulier de bicyclistes abandonnant, à leur gré, les routes de la terre pour les chemins de l'air bleu, afin de franchir un champ ou une rivière? L' « avietteur » possède-t-il dans ses jarrets, cette heureuse faculté? Le concours nous a été décevant. Sagement, sachons attendre. Voyons, pour calmer notre impatience, si le passé ne nous offre point d'analogues recherches expérimentales.

Après avoir écarté rêveurs, théoriciens, projets simplement, trop simplement, établis sur le papier, voici un compte rendu d'essais dûs à M. Seguin aîné. Ce compte rendu est quasiment inconnu, même des auteurs des innombrables traités d'Aéronautique, parus depuis la fameuse leçon que nous donna le regretté Wilbur Wright, à l'hippodrome des Hunaudières et au camp d'Auvours. Il est contenu dans un livre fort rare et poudreux, vers lequel le hasard me guida.

Je présenterai tout d'abord M. Seguin aîné. Ce n'est certes point le premier venu. Le savant ingénieur, qui s'occupa d'aviation à ses moments de loisirs, inventa les ponts suspendus, les rails de chemin de fer, les chaudières tubulaires, etc., il importe donc de le croire sur parole, les yeux fermés.

Son ouvrage, dont je transcris le plus curieux passage, fut édité, en 1866, chez A. Tremblay, 39, rue de Palestro. Il a pour titre: *Mémoire sur l'Aviation ou Navigation aérienne, par M. Seguin aîné, correspondant de l'Institut (Académie des Sciences).*

« J'essayai donc, écrit M. Seguin aîné, d'imiter le mode au moyen duquel la Providence divine a su résoudre cette question d'une manière à la fois si simple et si avantageuse pour utiliser la force mécanique.

« Pour parvenir à ce but, je fis exécuter une charpente très légère en bois, de forme elliptique, ayant quatre mètres carrés, assez semblable à l'aile déployée d'un oiseau qui vole. Cette charpente était garnie en toile fine. La pièce de bois, formant l'arête principale du milieu, se fixait au moyen d'un axe sur un tourillon, autour duquel elle pouvait se mouvoir. L'appareil entier, du poids de 16 kilogrammes, était placé sur un plateau où se plaçait aussi l'homme destiné à le faire mouvoir, de manière à ce qu'il put, en le manœuvrant, s'élever lui-même avec l'appareil.

« L'expérience m'indiqua que la force d'un homme était plus que suffisante pour élever et soutenir en l'air le système, pendant un certain temps. Chaque fois que l'homme faisait un effort sur le bâton passé en travers de la plus courte branche du levier, à une très petite distance de l'axe, en communiquant, dans ce mouvement, à l'aile qui se trouvait de l'autre côté du levier, une vitesse de quatre à cinq mètres par seconde, l'homme, avec tout l'appareil, auquel on ajoutait même de 20 à 30 kilogrammes de plomb, perdait terre et s'élevait en l'air, à une hauteur de 20 à 25 centimètres. »

Malgré sa médiocrité, le résultat obtenu par M. Seguin aîné, n'est-il pas tout à fait intéressant? L'on peut même croire que l'expérience eut été beaucoup plus probante si l'auteur, au lieu d'orienter ses travaux du côté décevant de l'aile battante, avait étudié le vol oblique de l'aéroplane.

Dans ce cas, l'aviette aurait sans doute précédé l'aéroplane. Abstraction faite du temps perdu, c'eut été plus logique assurément.

FRANÇOIS PEYREY.

CYCLISME

Rendez les routes aux cyclistes!

Et au lieu des 3.245.833 bicyclettes qui roulent actuellement il y en aura le double.

JE lisais l'autre jour une statistique accusant un nombre de 3.245.833 bicyclettes déclarées en France pendant l'année 1911. C'est là certes un beau résultat pour notre industrie, un sérieux avantage pour nos finances, mais, au risque de passer pour jouer les Cassandre, je trouve que ce nombre est inférieur de moitié a ce qu'il devrait être et en voici la raison.

Au début du cyclisme, le Touring-Club et l'Union Vélocipédique de France, dans un bel élan d'émulation, avaient obtenu des departements et des communes, des trottoirs réservés aux cyclistes. Ce fut pendant quelques années, l'âge d'or du tourisme des familles entières partaient le dimanche se reposer loin de Paris, se délasser, en pratiquant doucement le sport le plus agréable et le plus économique.

Mais, qu'ont fait, depuis 1895, les communes pour l'entretien de ces voies cyclables? Celles ci sont actuellement dans un état désastreux, ravinées par les eaux, défoncées par les travaux de toutes sortes entrepris depuis 10 ans, tramways, gaz etc.

Maintenant que l'automobile a pris cette extension extraordinaire, le cycliste se trouve chassé de la route il en est réduit à rouler sur un mauvais trottoir sous les regards malveillants des piétons.

Rien n'a été fait pour conserver la route aux cyclistes et combien de familles, autrefois ferventes de la bicyclette, ont abandonné leur passe-temps favori, fatiguées de rouler dans la poussière, sur des routes cahoteuses et sillonnées de bolides.

Je ne voudrais pas oublier non plus les coupe-jarrets de la route, vagues mastroquets et réparateurs peu scrupuleux, qui sèment des clous devant leurs portes pour obliger le cycliste à s'arrêter et à consommer.

Je crois qu'une règlementation sérieuse s'impose si l'on ne veut pas voir tous les gens raisonnables se lasser d'un sport qui devrait être le plus aimé et le plus protégé, car il est une source de richesse pour les banlieues des villes où les automobiles ne s'arrêtent pas.

Il devrait y avoir une commission départementale, affiliée aux groupes sportifs, qui obligerait les municipalités à l'entretien et à la création de chemins cyclables.

Il faudrait de l'argent, beaucoup d'argent, pour accomplir ces réformes mais si l'on réfléchit que ce chiffre qui semble énorme de 3.200.000 bicyclettes pourrait être presque doublé grâce à elles, il ne doit pas y avoir à hésiter à les entreprendre. Le puissant Touring-Club de France devrait faire un appel à ses adhérents et il est certain qu'il parviendrait ainsi à un résultat auquel tous les sportsmen applaudiraient avec enthousiasme.

BILL.

AUTOMOBILE

La Targa Florio 1912

Snipe s'est révélé grand conducteur.

J'AVOUE que lorsque je répondis à l'aimable invitation du chevalier Vincenzo Florio, que je me décidais à faire le lointain déplacement de Palerme pour aller assister à la Targa Florio 1912, j'étais persuadé me rendre à une bonne petite fête de famille, dont l'automobile était le prétexte. Je saisissais, surtout, une bonne occasion d'aller revoir Messine, où je séjournai deux mois avant la catastrophe, et revoir aussi cette miraculeuse Taormina et son théâtre antique qui demeurent pour moi, à travers les années, et, malgré tant de voyages en tous pays, la merveille des merveilles, et le plus pur chef-d'œuvre d'émotion et de beauté qu'il soit permis de contempler!

Et voici qu'au contraire, cette Targa Florio 1912, sans avoir attiré les grands rois du volant, sans avoir mis officiellement aux prises les grandes marques qui se disputent le marché du monde, a pourtant été une des plus intéressantes, une des plus probantes épreuves que le sport automobile nous ait jamais réservées.

UN VIRAGE DANS LA TARGA.

Le programme de la course m'avait paru être une folie. Il exigeait des concurrents que le Tour de Sicile, soit 1.050 kilomètres, fut bouclé en une seule étape; c'était donc la course jour et nuit, sur des routes qu'aucun service d'ordre réel ne pouvait réellement garder, et sur des routes qui défient toute imagination. Je n'en connaissais qu'un échantillon: les 260 kilomètres qui séparent Palerme de Messine.

Il y a quelques années, d'ailleurs, Vincenzo Florio avait offert un superbe objet d'art au conducteur qui établirait le record du Tour de Sicile. Deux candidats s'étaient présentés. Aucun d'eux n'avait pu terminer.

Or, 27 voitures étaient engagées pour la Targa, qui s'est courue les 26 et 27 mai. Toutes se sont présentées au départ. Et quinze concurrents se sont classés, le vainqueur couvrant la distance en 23 heures 37.

C'est donc une éclatante victoire pour la construction automobile en général, que cette Targa Florio 1912. Elle nous démontre tous les progrès que nos grandes marques ont faits.

A la vérité, la bataille s'est circonscrite entre les voitures italiennes, trois voitures allemandes et une voiture américaine. Ce sont les premières qui ont réussi à enlever la première, la seconde et la troisième places, avec la S. C. A. T., conduite par le petit Anglais Snipe, la Lancia de Garetto et la Fiat, que conduisait un amateur, M. Giordano.

La S. C. A. T. avait sérieusement préparé sa course. Trois voitures confiées à des mains habiles, celles de Beirano, de Sandonnino et de Snipe. Le premier avait des ennuis de moteur à mi-parcours, le second culbutait, mais le troisième gagnait.

Ce Snipe s'est véritablement révélé. Je l'ai vu virer, à la Torre, 30 kilomètres après le départ, et à l'Isola delle Femini, après 1.000 kilomètres de course: les deux fois, il fut également admirable. Et le fait qu'il a pu conduire assez vite, tout en évitant toutes les embûches de la route, et en ne massacrant pas sa voiture, démontre bien que c'est là un conducteur de race.

Mais cette course prouve aussi que la Sicile, pays d'une beauté, d'un charme, d'une poésie et d'une grandeur qui découragent les mots, peut se visiter en automobile. Vincenzo Florio avait raison lorsqu'il me disait: « Vous ne connaissez pas nos routes, vous ne connaissez que ce qui est affreux, de Palerme à Termini, et les environs de Catane. Mais tout le reste, vers Syracuse, Girgenti, Trapani, est excellent. C'est comme si vous jugiez nos routes de France sur celles des environs de Paris. »

La performance de Snipe prouve décidément que le créateur de la Targa n'avait pas tort.

Et alors, grands voyageurs de l'automobile, qu'attendez-vous pour aller dans ce pays de rêve, que voile toujours un impalpable brouillard d'azur!

GÉO LEFÈVRE.

AVANT LE GRAND PRIX DE L'AÉRO-CLUB DE FRANCE

LE PANORAMA D'ANGERS

M. Gasnier nous a communiqué ce cliché ainsi que ceux qu'on trouvera dans la double page. Ils ont été pris par M. de Farcy qui fit en sphérique, piloté par M. Gasnier, une excursion au-dessus du parcours que vont effectuer, les 16 et 17 juin, les concurrents du Circuit d'Anjou. L'épreuve, la première en circuit fermé, se disputera sur 1.150 kilomètres en deux journées. Les pilotes qui emporteront des passagers bénéficieront de bonifications de temps. Une catégorie, réservée aux appareils de vitesse, permettra de se rendre compte des progrès accomplis en ces derniers mois.

LE CARNET DU SPORTSMAN

LA SAISON D'ÉPÉE 1912

Qui donc a dit que l'escrime se meurt?... Jamais le plus Français des sports n'a été aussi florissant!... C'est à cette époque de l'année, justement, que les tournois d'épée commencent, dans tous les coins de la France et un peu partout à l'étranger, sans parler des Jeux Olympiques de Stockholm, où notre équipe nationale rencontrera les plus forts tireurs du monde entier... Après la Grande Semaine Parisienne, dont nous avons pu constater l'éclatant succès, la « Petite Semaine » de Vincennes, ouvre, à son tour, le feu, si l'on peut dire... en parlant d'armes blanches!... Nous en donnerons, dans notre prochain numéro, le compte rendu... Arras, Berck, Vichy, Dieppe, Uriage, Néris, Ostende, Boulogne, Genève, toutes les villes d'eaux et toutes les plages, préparent à nos épéistes, à nos sabreurs, des réceptions chaleureuses, des prix magnifiques... et l'occasion de se mesurer avec tant et tant de fines lames qui fourmillent maintenant un peu partout, gagnées par cette universelle émulation...

Enfin, pour clôturer dignement tant d'épreuves passionnantes, il est question de mettre sur pied, à la rentrée, aux portes mêmes de Paris, *une seconde* Semaine *des armes de combat, à laquelle tous les grands tireurs du monde entier et les équipes nationales de France, d'Italie, de Belgique, de Hollande et d'Angleterre, se disputeront près de cinquante mille francs de prix.*

La Vie au Grand Air *ne pouvait rester en dehors de ce mouvement, et nous consacrerons une part toute spéciale à la* Saison d'épée 1912... *Notre collaborateur,* Joë Bridge, *sera ici l'historiographe des hauts faits des principaux tournois de cet été, et nous sommes persuadés que nos lecteurs feront à cette nouvelle rubrique, qui s'annonce fort intéressante, le plus chaleureux accueil.*

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 9 JUIN. — Aéronautique. — Concours de printemps de sphériques.

DIMANCHE 9 JUIN. — Yachting Automobile. — Coupe de l'Hélice-Club.

DIMANCHE 9 JUIN. — Cyclisme. — Course Paris-Bruxelles.

DIMANCHE 9 JUIN. — Cyclisme. — Championnat de France de 100 kilomètres.

DIMANCHE 9 JUIN. — Hippisme. — Chantilly. (Prix de Diane).

DIMANCHE 9 JUIN. — Aviron. — Match Rowing-Marne.

LUNDI 10 JUIN. — Boxe. — Liverpool. Match Harry Lewis-Johnny Mathieson.

JEUDI 12 JUIN. — Hippisme. — Chantilly. (Prix La Rochette).

VENDREDI 14 JUIN. — Hippisme. — Maisons-Laffitte (Prix Macdonald).

Les règlements du brevet militaire.

Dans le règlement du brevet militaire, il est exigé que les postulants accomplissent les épreuves à une altitude de 800 mètres. Cette décision, excellente sur le papier, l'est moins en réalité. Il est en effet reconnu qu'un bon pilote doit voyager à la hauteur à laquelle il se trouvera dans les meilleures conditions de vol. Trouve-t-il des remous ? Il monte ou descend jusqu'à ce qu'il ait trouvé une atmosphère moins troublée. En obligeant ceux qui passent le brevet à se tenir au moins à 800 mètres, il peut se produire des accidents. Enfin, qu'on soit à 200, à 800 ou à 1.200 mètres, du moment qu'on effectue le parcours exigé, il semble que cela devrait suffire.

Carpentier, roi du volant !

Georges Carpentier n'est pas seulement le virtuose du poing que nous connaissons; depuis quelque temps, il s'adonne à l'automobile. Il n'est pas encore un roi du volant, mais on peut conserver de l'espoir, s'il n'est pas interrompu dans son éducation comme il vient de l'être. Récemment, le lundi de la Pentecôte pour préciser, il se rendait au Parc des Princes, lorsqu'au carrefour Châteaudun, il n'aperçut pas une limousine qui arrivait sur sa voiture et qui la coupa presque en deux. Pas une égratignure, heureusement, mais le pauvre champion fut navré de cette défaite en pleine rue. Il est vrai que le vainqueur devait être disqualifié: la limousine arrivait en effet par derrière !

Heureuse initiative.

L'Automobile-Club d'Espagne qui vient de faire disputer la Copa Espana avait pris une heureuse initiative: tout le long des tribunes, il avait fait installer, au-dessus de la route, un velum qui protégeait les spectateurs contre les rigueurs du soleil. Voilà une excellente idée qui devrait bien être imitée non point par les organisateurs du Grand Prix de l'Aéro-Club, certes, mais tout au moins par ceux du Circuit de Dieppe.

Les combinaisons en course.

Lors d'une récente épreuve cycliste sur piste, un coureur qui n'avait pas grande chance de triompher, d'après le papier, alla proposer ses services à un de ses camarades, finaliste comme lui. Celui-ci, d'une loyauté légendaire refusa, assurant qu'il aimait mieux être battu que gagner par une combinaison. « Mais, ajouta-t-il, adressez-vous à X... qui court avec nous deux, il sera sans doute heureux. » L'autre va trouver le troisième coureur. Ils sont vite d'accord. Les fonctions du jeune homme consisteront à empêcher le cycliste sincère de fournir son effort et de passer. La course arrive. Les choses se passent comme il est convenu, mais à l'enlevage, le grand champion démarre emmenant son complice dans sa roue. Il va gagner, il est sûr de la victoire et se relève à 15 mètres du poteau. Soudain, le sprinter peu connu se rend compte qu'après tout, ce ne serait pas désagréable s'il gagnait. Il pousse et passe la ligne avec une roue d'avance sur son compère. Ovations, applaudissements, émerveillement. Et tout le public a les larmes aux yeux lorsque le battu vient serrer la main du vainqueur. Le geste est beau, les paroles l'étaient un peu moins :

— Je vous remercie, disait le champion, votre aide m'a été précieuse. On peut avoir confiance en vous !

Mais les membres de l'U. V. F. qui n'ont pas cherché à approfondir l'incident sont dans la joie. Ils trouvent cette poignée de mains admirable. « Vite, conservez la pose, demandent-ils aux deux jeunes gens, gardez le sourire, on va vous faire photographier. »

Et, en effet, sur les photographies, les deux coureurs avaient le sourire, mais avec une signification différente. Jeune homme, gare à la coalition!

Une petite fille qui promet.

Chaque année, l'hebdomadaire de New-York, le *Police Gazette*, fait disputer une grande épreuve pédestre qui consiste à faire l'ascension difficile du Mont Wilson. Au début du mois de mai, elle mit aux prises les meilleurs spécialistes et revint à Paul Westerlund, de l'Olympic-Club de San Francisco, qui battit tous les records et triompha en 1 h. 20 m. 46 s.

Une petite fille de 9 ans, miss Edith Gray, de Sierra Madre (Californie), prenait part à la course et accomplit le parcours dans le temps extraordinaire de 2 h. 6 minutes, moins de 46 minutes après le vainqueur. On ne saurait trop admirer la performance de ce phénomène de la course à pied, surtout lorsqu'on sait que L.-G. Coombs, du 7e régiment de la Garde Nationale de l'Etat de Californie, arriva au sommet du Mont Wilson, avec l'équipement complet du militaire, en 2 h. 41 minutes, soit en 35 minutes de plus que « la poupée ailée ».

Billy Papke est bien champion du monde.

Quoiqu'en disent certains journalistes qui veulent faire croire qu'ils s'y connaissent en boxe, Billy Papke est bien champion du monde. Sans recourir au procédé facile et peu courageux de publier une lettre rédigée par nous-même et que nous signerions « Un Américain des départements », par exemple, nous allons montrer comment il se fait que Papke est considéré comme le champion du monde des poids moyens.

A la mort de Stanley Ketchell, il revendiqua le titre, que personne ne lui contesta, sous prétexte que le 7 septembre 1908, à Los Angeles, il avait mis knock-out à la douzième reprise le fameux boxeur. Or, comme depuis ce jour, il n'avait été battu par personne, sauf par le même Stanley Ketchell qui l'avait knock-outé le 26 novembre 1908, à San-Francisco, il pouvait absolument recueillir les lauriers laissés par un homme d'ailleurs trop lourd pour faire les poids moyens.

Tant que Papke n'aura pas été battu pour le titre, il sera toujours champion du monde. Et si Moreau le bat, c'est lui qui lui succédera, alors que si Carpentier, hypothèse imprévue, triomphe de Frank Klaus, cependant supérieur à Papke, il n'aura aucun droit au titre envié.

Rappelons que Frank Klaus n'a jamais été battu au cours de sa carrière, quoiqu'un annuaire de boxe lui attribue deux défaites aux points en 12 rounds, subies toutes deux en 1910, l'une infligée par Jimmy Gardner, l'autre par Hugo Kelly.

Les Américains triomphent avant de venir à Paris.

Frank Klaus, de Pittsburg, le prochain adversaire de Georges Carpentier, et Billy Papke, de l'Illinois, qui va rencontrer Marcel Moreau, se sont couverts de gloire, avant de s'embarquer pour la France.

La tâche de Klaus était, à vrai dire, plus difficile que celle de Billy Papke. Il était, en effet, opposé à Jack Dillon, l'un des plus remarquables poids moyens d'Amérique. Les deux hommes se rencontraient en 10 reprises. Klaus eut le meilleur dans huit rounds, punissant avec ardeur son redoutable et endurant rival. Il ne lui laissa pas une seconde de répit, le harcelant sans relâche et le mettant dans un triste état. Il gagnait de loin, de très loin. Hélas! il est à craindre que cet admirable pugiliste abîme également notre prodige, Georges Carpentier.

Billy Papke, lui, rencontrait un ancien policeman de New-York, Billy Lietch, que ses partisans désignaient déjà comme un candidat certain au titre de champion du monde. Dès le début, Papke se précipitait sur son adversaire et lui envoyait un terrible swing du droit à la figure. Lietch tombait sur un genou. Et, à partir de cet instant, l'ancien sergent de ville courait tout autour du tapis. Après quatre nouveaux knock-down, dans le second round, les seconds de Lietch jetaient l'éponge et Billy Papke terminait ainsi sa saison américaine par une victoire.

Joe Jeannette contre Sam Langford.

Le 27 juillet, à Vernon (Californie), se disputera la demi-finale, qui peut être considérée comme une finale, du championnat du monde des poids lourds, entre Joe Jeannette et Sam Langford. Et quoiqu'il s'agisse d'une rencontre entre nègres, les Américains les prennent au sérieux, alors qu'ils continuent à s'amuser follement en pensant au match qui doit mettre aux prises Jack Johnson et Jim Flynn, à Las Vegas (New-Mexico).

Jim Flynn s'entraîne à Montezuma, sous les ordres de Tommy Ryan, l'ancien champion du monde des poids moyens. Quant à Jack Johnson, toujours pratique, il a commencé par réclamer une somme de 5.500 francs pour ses frais d'entraînement. Un de ces jours, il pensera peut-être à son travail. En attendant, Jack Curley, organisateur du match, fait établir une arène qui pourra contenir 30.000 personnes. Il est douteux que toutes les places soient occupées.

Les Américains ne badinent pas.

A Atlanta, un match mettait aux prises, l'autre jour, Tony Caponi et Dick Gilbert. Mais ces deux boxeurs ne semblaient pas vouloir se faire grand mal. Aussi l'arbitre Farnsworth arrêta-t-il le pseudo-combat à la troisième reprise et déclara-t il « no contest » sous prétexte que les rivaux frappaient la main ouverte. Le prix des places fut remboursé et tous les spectateurs admirèrent l'énergie du referee.

Rendons à César...

Dans notre avant-dernier numéro, nous avons publié une carte de France sur laquelle étaient tracés les grands voyages du lieutenant de Malherbe. Cette carte était tirée de l'atlas de géographie moderne Schrader, Prudent et Anthoine, publié par la Librairie Hachette et Cie.

Nouvelle à la main.

Le fameux « espoir » blanc, Carl Morris, vient de subir une défaite des mains de Luther Mac Carty, dont nous parlions récemment en racontant ses exploits. Morris, qui ne fut jamais menaçant, fut envoyé au pays des songes, dans la sixième reprise. Et la foule s'écoula en commentant en ces termes, cet échec qui met fin à la carrière du « géant d'Oklahoma » :

— Ce Carl Morris est un véritable « désespoir » blanc.

JOKER.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 27 MAI AU 2 JUIN 1912

AUTOMOBILE

LUNDI 27 MAI. — Palerme. — La Targa Florio disputée sur un parcours de 1.050 kilomètres est gagnée par Snipe en 23 h. 37 m. 19 s. 4/5 devant Garetto et Giordano.

DIMANCHE 2 JUIN. — Reims. — *Grand Prix de Champagne* (motocyclettes).

1re catégorie : 1. Perraud en 3 h. 19 m. 24 s.; 2. Cuzeau.

2e catégorie : 1. Péan, en 3 h. 7 m. 53 s. 3/5; 2 Lacroix; 3. De Vaux.

3e catégorie ; 1. Powell, en 3 h. 10 m. 30 s. 4/5; 2. Naas; 3. Bloch.

ATHLÉTISME

SAMEDI 1er JUIN. — Boxe. — Paris. — Ledoux bat Gaillard qui abandonne au 12e round, il garde son titre de champion de France (poids coq).

DIMANCHE 2 JUIN. — Course à pied. — Championnats de Paris de l'U. S. F. S. A. — 100 mètres: Mourlon (U. A. I.). T. : 11 s. 3/5 — 400 mètres : Poulenard (C. A. S. G.). T. : 51 s. 3/5. — 800 mètres : Caulle (M. C.). T. : 1 m. 59 s. 3/5. — 1.500 mètres : Dumonteil (M. C.). T. : 4 m. 19 s.. — 110 m. haies. Delaby (S. C. V.). T. : 16 s. 4/5. — 400 m. haies : Poulenard (C. A. S. G.) T. : 58 s. — Saut en hauteur : Meert (S. C. V.). 1 m. 65. — Saut en longueur : Picolet (C. A. S. G.), 6 m. 31. — Saut en hauteur sans élan : André (R. C. F.), Pettre (A. S. F.) et Kahn (S. F.), 1 m. 48 — Saut en longueur sans élan : Jardin (M. O.), 3 m. 11. — Lancement du poids : Tison (R. C. F.), 12 m. 85. — Lancement du disque : Tison (R. C. F.), 39 m. 56. — Saut à la perche : Franquenelle (A. S. M. L.), 3 m. 30.

HIPPISME

JEUDI 30 MAI. — Lonchamp. — *Prix Reiset* (3.000 mètres, 25.000 francs) : 1. Saint-Ange III, à M. Edouard Kann (J. Childs); Take Are; 3. Yerres. — P. M. : gag. 101 fr. 50; pl. : 42 fr., 36 fr., 26 fr.

Prix du Point du Jour (1.800 mètres, 1.000 francs) : 1. Gavarni III, à M. Jean Prat (J. Childs) ; 2. Calvados III; 3. Tripolette. P. M. : gag. 40 fr.; pl. 18 fr. 50., 17 fr.

VENDREDI 31 MAI. — Maisons Laffitte. — *Prix Ajax* (2.000 mètres, 20.000 francs) : 1. Templier III à M. Auguste Pellerin (J. Reiff); 2. Douvres; 3. Gilles de Rais. P. M. : gag. 44 fr. 50 ; pl. 21 fr., 40 fr. 50, 15 fr.

SAMEDI 1er JUIN. — Enghien. — *Steeple Chase annuel d'Enghien* (4.500 mètres, 25.000 francs) : 1. L'Argentière II, à M. A. Veil Picard (G. Parfrement); 2. Tour du monde; 3. Georget. P. M. : gag. 77 fr. 50; pl. 30 fr., 109 fr. 50, 37 fr.

DIMANCHE 2 JUIN. — Longchamp. — *Prix Lupin* (2.100 mètres, 40.000 francs) : 1. Floraison, à M. E. de Rothschild ; 2. Amoureux III; 3. Montrose II. P. M. : gag. 40 fr.; pl. 17 fr. 50, 17 fr. 50, 33 fr.

Prix du Lac (handicap, 2.100 mètres, 20.000 fr.) : 1. Cancan II, à M. A. Merle (Jordan) ; 2. Prédicateur; 3. Rodina. P. M. : gag. 288 fr.; pl. 65 fr. 50, 20 fr., 52 fr.

CYCLISME

DIMANCHE 2 JUIN. — Vélodrome Buffalo. — *Match Ellegaard Poulain-Perchicot.* — 1re manche (1.000 mètres); 1. Perchicot, 2. Ellegaard à une demi-roue; 3. Poulain. — 2e manche (500 mètres) : 1. Ellegaard; 2. Poulain à une longueur; 3. Perchicot. — 3e manche (900 mètres) : 1. Ellegaard; 2. Perchicot à une longueur; 3. Poulain.

Course de tandems (10 kilomètres) : 1. Seigneur-Ricaux; 2. Coltrel-Castet; 3e Rudirus-Rhomer.

Course de demi-fond (60 kilomètres derrière motocyclettes) : 1. Guignard, en 50 m. 56 s. ; 2. Didier, à 6 tours; 3. Dickentman, à 8 tours.

PISTOLET. FUSIL DE CHASSE.

MERCREDI 29 MAI. — *Le Fusil de chasse.* — Prix de l'entraînement au championnat : 1. A. Fleury 18/20 ; 2. Creuzé de Esser 17/20.

JEUDI 30 MAI. — *Le Pistolet.* — Tir sur silhouettes photographiques. Poule de 30 tireurs : 1. Paul Gastinne; 2. Comte de Castelbajac; 3. Marquis de Créqui-Montfort.

VENDREDI 31 MAI. — *L'Assaut au Pistoltet* (balles Devillers). Gagnants des poules : Dr de Sévedavy, baron Petiet, Mme Devillers (2).

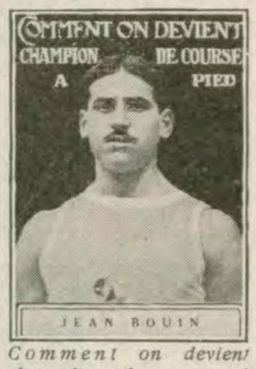
ROWING

DIMANCHE 2 MAI. — Juvisy. — *Prix Deperdussin* (4.000 mètres): 1. Wrobel (Cercle Nautique de France); 2. Massué (Société Nautique de la Basse Seine); 3. Schemit (Société d'Encouragement).

Coupe des Nations (Challenge Tournade, 4.000 mètres) : 1. Pol Veirman (Royal Club Nautique de Gand) ; 2. Horodynski (Cercle Nautique de France); 3. Philippe (Rowing Club Nautique de Lausanne).

CE QU'IL FAUT LIRE

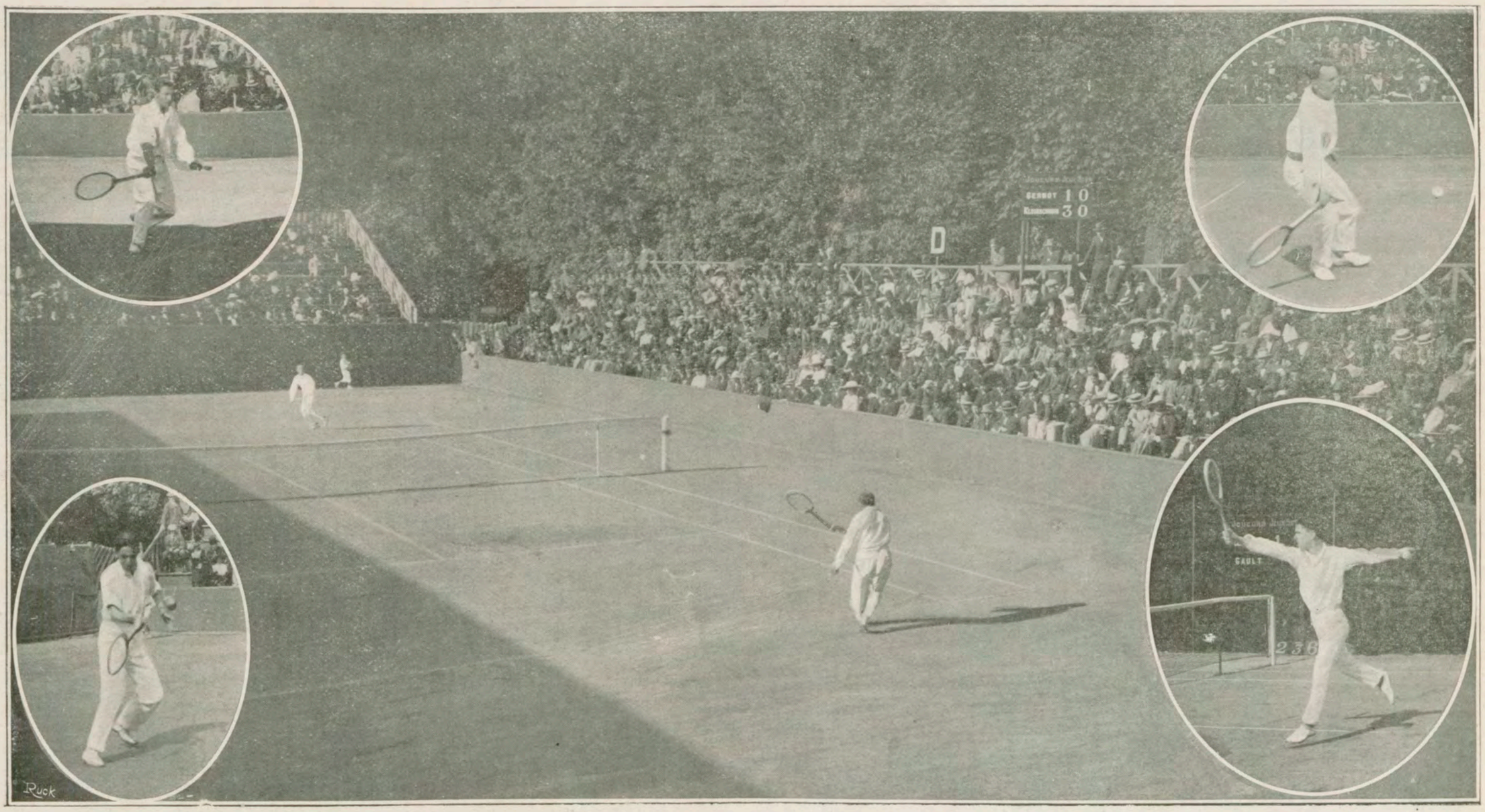
Les Sports de défense dans la rue, par Jean Joseph-Renaud. Collections Sports-Bibliothèque. Le volume, 6 fr.



Comment on devient champion de course à pied, par Jean Bouin Collection sportive. Le volume : 1 fr. 25.

Librairie Pierre Lafitte et Cie.

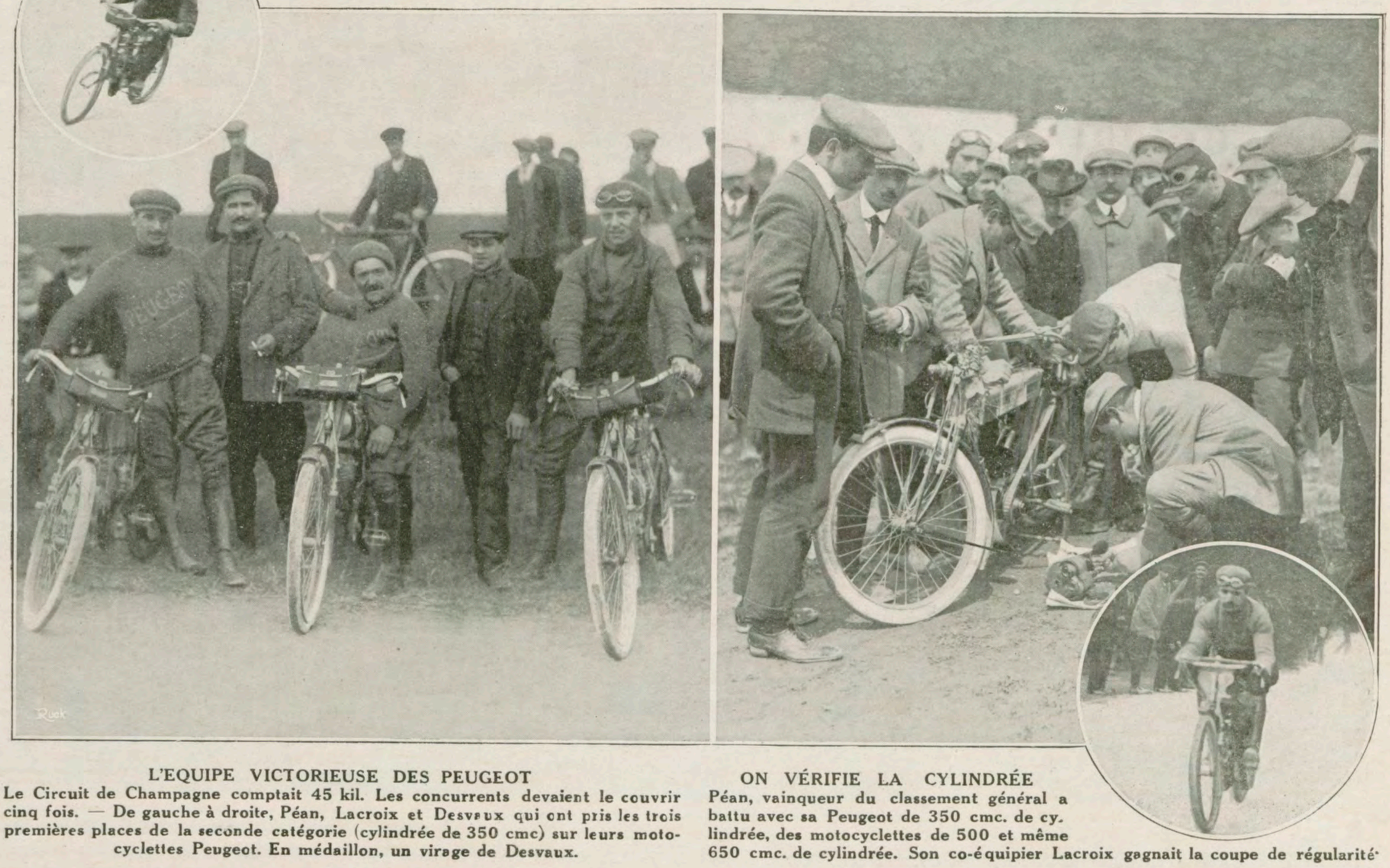
LES CHAMPIONNATS DU MONDE DE TENNIS



LE MATCH R. KLEINSCHROTH — M. GERMOT

Les Championnats du Monde de Tennis qui se termineront demain sur les courts du Stade à la Faisanderie, remportent un très vif succès. Presque tous les meilleurs oueurs sont aux prises. Notre photographie représente la victoire de l'Allemand R. Kleinschroth sur Germot par 3 sets à 0 (18 jeux à 7). En haut, à gauche : R. Kleinschroth, à droite Pypes. En bas, à gauche, Laurentz, à droite Gault.

LE GRAND PRIX DE CHAMPAGNE



L'EQUIPE VICTORIEUSE DES PEUGEOT

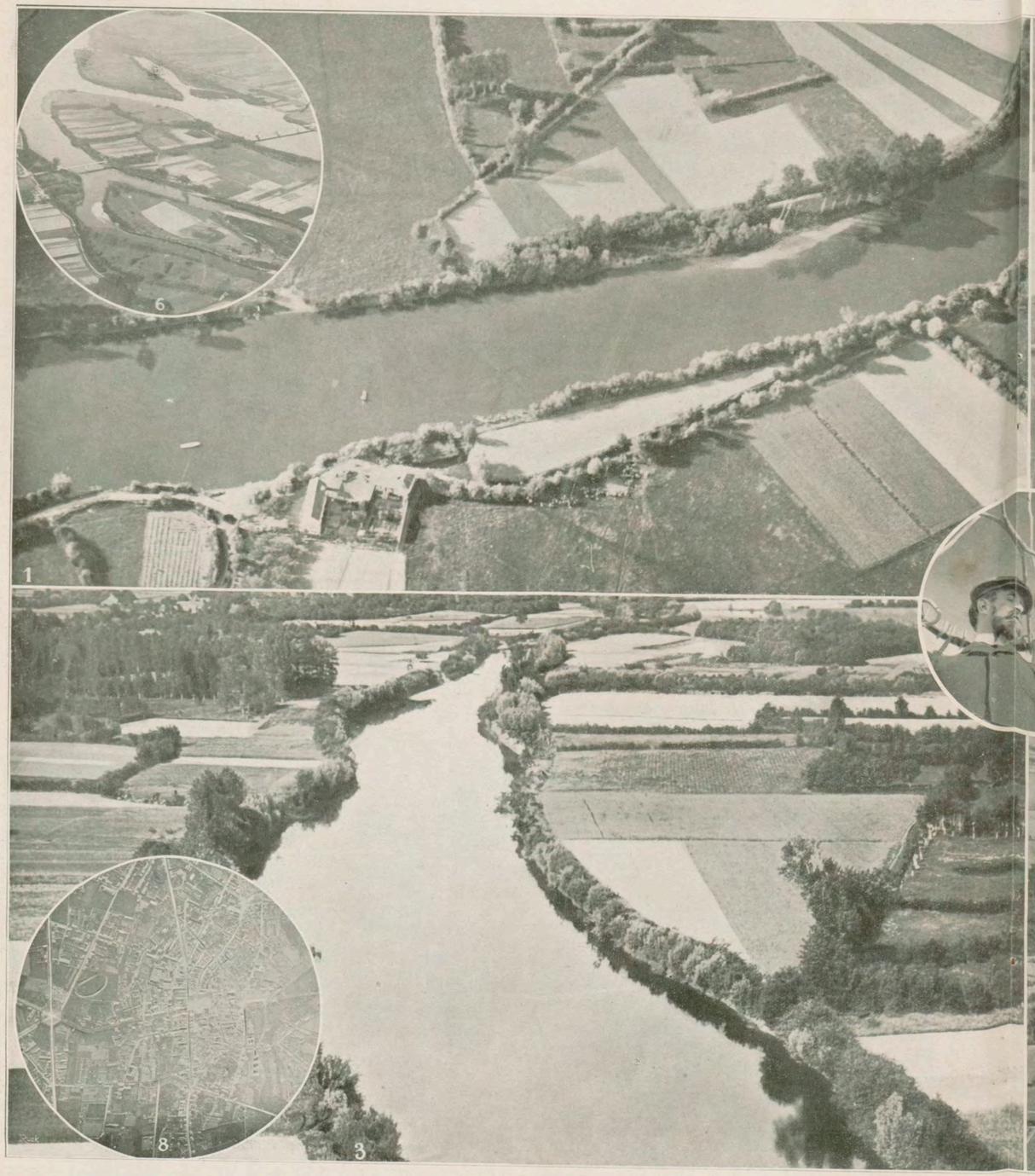
Le Circuit de Champagne comptait 45 kil. Les concurrents devaient le couvrir cinq fois. — De gauche à droite, Péan, Lacroix et Desvaux qui ont pris les trois premières places de la seconde catégorie (cylindrée de 350 cmc) sur leurs motocyclettes Peugeot. En médaillon, un virage de Desvaux.

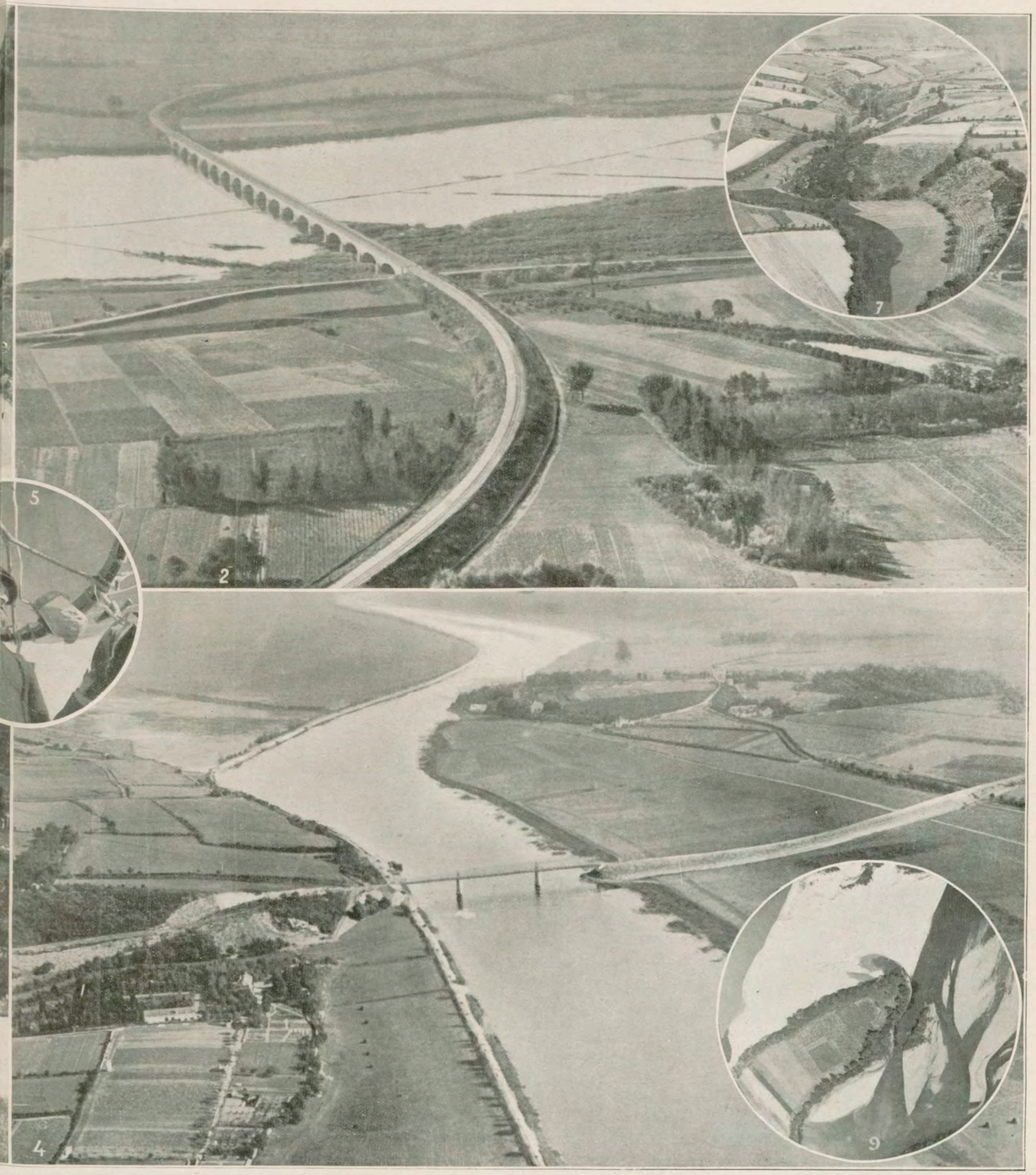
ON VÉRIFIE LA CYLINDRÉE

Péan, vainqueur du classement général a battu avec sa Peugeot de 350 cmc. de cylindrée, des motocyclettes de 500 et même 650 cmc. de cylindrée. Son co-équipier Lacroix gagnait la coupe de régularité·

CE QUE VERRONT LES CONCURRENTS DU GRAND PRIX DE L'AÉRO-CLUB

LA VIE AU GRAND AIR

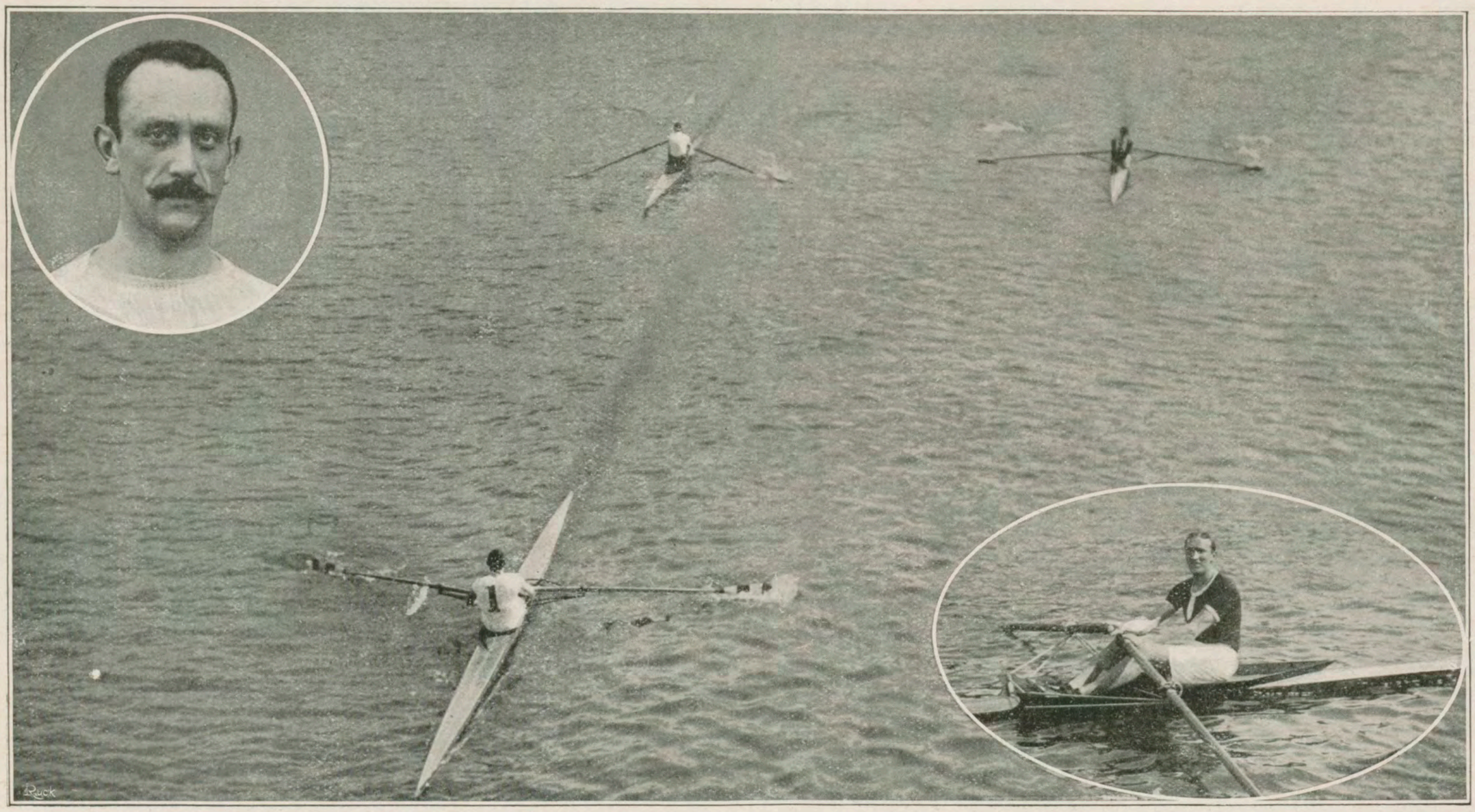




PANORAMAS DE QUELQUES POINTS DU CIRCUIT PHOTOGRAPHIES EN SPHERIQUE

Les 16 et 17 juin se disputera sur le parcours Angers, Saumur, Cholet, Angers, le premier Grand Prix d'Aviation de l'Aéro-Club de France. A Saumur et à Cholet, les pilotes devront faire une escale d'un quart d'heure et, après chaque tour, ils se ravitailleront à Angers. Nous publions plusieurs photographies prises par M. de Farcy du haut d'un sphérique, piloté par M Gasnier, commissaire général de l'épreuve. Elles montrent quelques panoramas du parcours, tels qu'ils apparaîtront aux aviateurs évoluant au-dessus de l'Anjou. — 1. Le Port-Biton. — 2. Le pont de l'Allen avec la voie du chemin de fer d'Angers à Cholet. — 3. Le Thouet au Port-Biton. — 4. La Maine entre Angers et Bouchemaine. — 5. M. Gasnier à bord de son sphérique, d'où M. de Farcy prend les clichés que nous publions. — 6. Les ponts de Chalonnes. — 7. Les coteaux de Layon où se trouvent les meilleurs crûs de l'Anjou. — 8. La ville de Cholet photographiée à 3.000 mètres de haut. — 9. Les grèves de sable de la Loire.

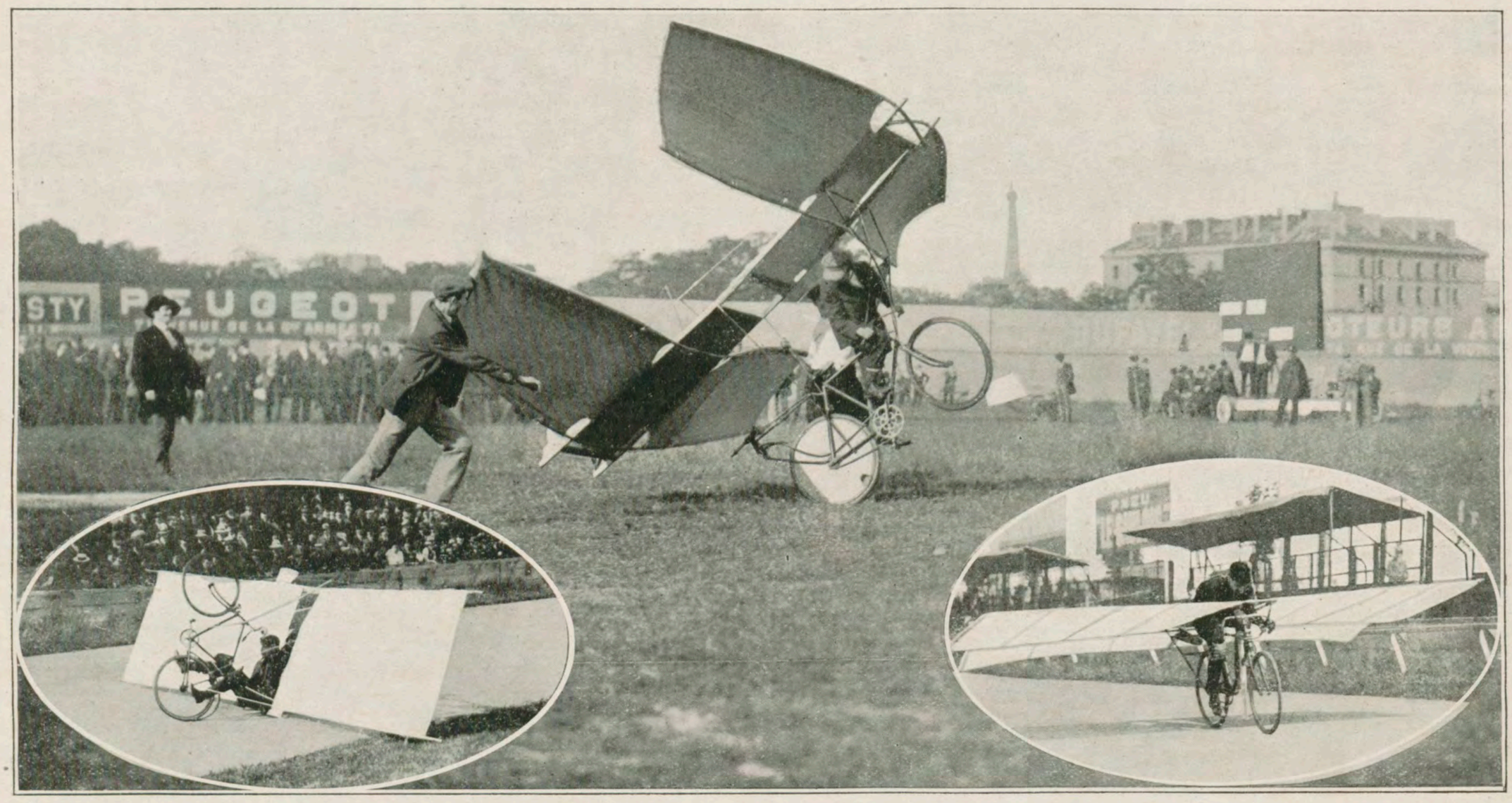
LES GRANDS MATCHES DE ROWING



LE DÉPART DES CONCURRENTS DE LA COUPE DES NATIONS

Le 2 juin s'est disputé sur 4.000 mètres, dans le bassin de Juvisy-Athis-Mons, la Coupe des Nations (Challenge Tournade). La grande épreuve annuelle à un rameur est revenue à Pol Veirman du Royal Club Nautique de Gand devant Horodynski et Philippe. En haut, Pol Veirman. En bas, Wrobel (Cercle nautique de France), vainqueur du Prix Deperdussin (4.000 mètres).

LE CONCOURS DE L'AVIETTE



UN CONCURRENT FAIT CABRER SON APPAREIL

C'est en présence de nombreux spectateurs, parmi lesquels on remarquait nos plus notables aviateurs, que s'est déroulé le 2 juin le concours de l'Aviette, doté d'un prix de 10.000 francs par la maison Peugeot. Les résultats ont malheureusement été négatifs. Notre photographie représente M. Vincent qui, après de nombreux efforts, réussit à décoller de la roue avant. A droite, un concurrent roule face au vent ; à gauche, un capotage.

CULTURE PHYSIQUE

Le rêve du Culturiste [1]

Les mouvements doivent être adaptés aux nécessités de chacun.

(Suite.)

VIII

Il est nécessaire si l'on tient absolument à se diriger seul, de s'instruire très largement, ailleurs que dans un aide-mémoire de mouvements, sur l'ensemble des connaissances des lois qui régissent l'exercice. Ces lois sont multiples et toutes ne sont pas encore précisées. Elles relèvent directement de l'anatomie et de la physiologie. Aussi pour tirer vraiment parti de la pratique de l'exercice, il faut être instruit, plus instruit que ceux qui se mêlent d'enseigner aux autres ne peuvent le soupçonner généralement.

Le peu que je sais sur ces questions m'a demandé dix ans d'études et d'observations, et je n'ai aucunement la prétention d'avoir atteint à la perfection, mais cependant je crois ne pas trop m'avancer en affirmant que si modeste, si insuffisant que soit encore mon bagage, il vaut celui des auteurs qui ont la démangeaison de communiquer au public les résultats de leur insuffisante expérience. J'avoue que je craindrais de suivre leur exemple et si j'ai donné mon nom à la méthode myothérapique, c'est surtout pour la partie qui a trait à l'application de l'exercice aux maladies. J'ai voulu surtout donner aux médecins un dogme général, théorique, et une ligne de direction par conséquent, pour l'application de l'exercice en médecine. Mais c'est là une partie spéciale et relativement restreinte du domaine de l'éducation physique.

En effet, le lecteur comprendra toujours qu'on cherche à déterminer avec précision les mouvements permis ou interdits dans telle ou telle maladie, mais ne peut admettre que chez une personne à peu près normale, on ne puisse au petit bonheur faire pratiquer toujours tout mouvement ou tout exercice. Cependant, on ne devrait prescrire d'exercice qu'après examen complet du futur pratiquant, car nous avons tous des éléments particuliers de constitution, de tempérament et d'équilibre physiologique, comme nous avons des caractères propres de type physique et de type intellectuel. De même que l'homme large, épais et lourd peut devenir un bon lutteur et ne faire qu'un mauvais boxeur, en raisons d'aptitudes innées, de même, tel exercice éducatif et partant tel mouvement, convient mieux au premier qu'au second.

En réalité, l'exercice doit se prescrire comme un régime, comme un médicament, comme le plus violent des médicaments. Est-ce que l'excès de cet exercice ne peut pas tuer tout comme un poison? Est-ce qu'on ne meurt pas de surmenage ou de forçage du cœur et de mille autres manières? Est-ce que celui qui a pris la décision de s'appliquer ce médicament à la dose qu'il croit bonne se connaît bien lui-même? Il se croit sain; mais qui le prouve? Tant de gens ignorent, je ne dirai pas leur maladie, mais leur tempérament et leur constitution. Tant d'autres sont aveugles pour se juger. L'un travaille avec acharnement ses bras qui sont suffisants, alors qu'il lui manque 20 centimètres de tour de poitrine; celui-là, qui a un cœur faible et hypotendu s'acharne à manœuvrer des poids légers à grande vitesse, alors que son voisin, hypertendu et congestionné, augmente sa pléthore et sa congestion par des poids moyens développés en force lente.

Ainsi donc, non seulement il y a des indications générales d'exercice qui déterminent si l'on peut en faire, si l'on doit en faire, combien de temps, à quel moment, mais encore il y a des indications détaillées pour le choix des gestes préférables.

Le mouvement peut être mal choisi pour celui à qui on l'applique, en raison de ses proportions particulières, mais il peut être mal fait pour tout le monde et chez tous produire des effets néfastes. Voici un exemple entre mille : pour faire travailler les muscles droits antérieurs de l'abdomen, on utilise un mouvement de poignet où il s'agit de relever le buste de la position couchée jusqu'à la position assise. Ce mouvement se fait à terre, couché sur le dos, et l'on doit toucher la pointe des pieds avec les mains. Sans autre explication, son résultat habituel est de voûter les épaules et de déterminer la cyphose dorsale, et son action est faible sur l'abdomen, surtout si le rythme en est quelconque. Voici comment il faut le pratiquer pour qu'il ait tout son effet :

L'élève est couché sur le dos, protubérance occipitale, omoplates, fesses, talons bien en contact avec le sol; la tête est droite, le menton fléchi, le cou droit. On ramène les mains aux épaules, *les paumes en l'air*, les coudes horizontaux contre le sol. Aussitôt que les mains sont tournées paumes en l'air, les épaules s'effacent par contraction des rhomboïdes et la région des lombes se met en extension. On relève alors le tronc et, grâce à la position des paumes, les épaules restent effacées automatiquement, le tronc reste en extension parfaite et l'on peut contracter les muscles droits antérieurs au maximum, de la pleine extension à la pleine flexion de la colonne vertébrale. Le rythme doit être lent et ne pas dépasser 40 contractions par minute. Si les jambes sont ouvertes et écartées au maximum, au lieu d'être jointes et tendues, le résultat serait autre.

La moindre variation à ces conditions va déterminer une série de compensations fâcheuses. Or, avez-vous jamais vu beaucoup de culturistes se préoccuper de faire ce mouvement avec ce soin et cette perfection indispensables?

Dr F. HECKEL.

(1) Voir le numéro 713.

COURSE A PIED

Les coureurs à pied professionnels

Il faut les encourager plus qu'on ne le fait.

CERTAINS de nos athlètes sont plus ou moins favorisés par la chance, mais parmi eux il s'en trouve une catégorie dont les membres sont les véritables parias du sport. J'ai cité les coureurs à pied professionnels.

Le professionnel est en général un très brave garçon qui, dans la vie, travaille soit dans un magasin, soit comme cycliste dans une grande administration, ou encore vend les journaux du soir.

La plupart du temps, il gagne tout juste de quoi vivre, et cherche à augmenter ses maigres revenus en disputant des courses pédestres; le malheur est que, loin de réussir à améliorer son sort, il s'épuise en efforts aussi vains que stériles pour presque rien, ne récoltant pas même la renommée des coureurs amateurs.

ORPHÉE.

J'ai assisté très souvent à des réunions de professionnels et j'ai toujours été frappé par le petit nombre et le peu de valeur des prix; la faute en est assurément au public qui ne s'intéresse pas autant qu'il le devrait à ces belles manifestations sportives.

Car il faut bien le dire: les épreuves de la Fédération Professionnelle sont disputées avec acharnement, aucune combinaison n'entre en jeu comme dans certaines catégories d'amateurs.

Il y a quelques années, certains sportsmen tentèrent d'intéresser la foule aux réunions des professionnels, et pour l'occasion firent nommer président d'honneur de la F. S. A. P. F. un sportsman éclectique, ancien coureur automobile qui, ne connaissant malheureusement rien à la course à pied, se contenta de la doter d'un challenge, ce qui ne lui fut pas d'un bien grand secours.

Maintenant on a trouvé mieux en organisant ces épreuves de grand fond qui n'ont absolument rien de sportif et qui, il est pénible de le constater, plaisent au public! Combien de ces pauvres coureurs, qui ont pris part à semblables courses, sont maintenant claqués?

Quel remède apporter à la crise que traverse la catégorie professionnelle? Il faudrait d'abord de l'argent pour acheter des terrains près de Paris et permettre aux pédestrians de s'entraîner en même temps qu'attirer le public; mais où trouver de l'argent? Lorsqu'il s'agit d'encourager des athlètes sans prétention, toutes les bourses se ferment. Que ne s'agit-il d'un petit club d'amateurs ou d'organiser un meeting d'aviation? La question serait résolue tout de suite, et pourtant nous devrions remarquer que nos coureurs du Circuit de l'Est ont couvert 117 kilomètres en 11 heures, prouesse rarement réussie par les avions allemands dans le Circuit du Haut-Rhin.

JEAN AUGER.

YACHTING

Le budget d'un yacht

Le yachting n'est pas un sport aussi cher qu'on le pense.

La librairie Pierre Lafitte vient de publier un ouvrage très intéressant et très documenté sur le *Yachting*, par MM. G. Clerc-Rampal et Fernand Forest. Nous en extrayons le passage suivant.

LES légendes sont difficiles à détruire, mais celle qui représente le yachting comme un sport accessible aux seuls milliardaires est peut-être la plus tenace de toutes. J'ai déjà fait justice des fausses allégations répandues dans le grand public sur ce point, mais je pense qu'il faut une bonne fois traiter la question à fond et donner les chiffres. Je me suis pour cela entouré de tous les renseignements possibles, outre ceux qu'une expérience personnelle de vingt années me permet de posséder. Il faut cependant qu'il soit bien entendu que les prix que je vais indiquer sont des prix *moyens*, susceptibles comme tels, selon les circonstances, de subir des réductions ou au contraire d'être accrus dans une certaine proportion. Ils pourront néanmoins servir de base pour une évaluation de dépense aux débutants dans le yachting, et c'est dans ce but que j'ai cru devoir les donner.

Nous parlerons du yachting de course, qui est de beaucoup le plus onéreux, comme on va le voir. Actuellement, nous possédons en France 2 yachts de 10 mètres, 17 yachts de 8 mètres et 34 yachts de 6 mètres, constituant les séries réglementaires, avec, en outre, une quarantaine de bateaux de la série nationale de 6 m. 50. Laissons de côté les 10 mètres, qui ne s'adressent qu'aux heureux dont la bourse est suffisamment garnie pour éviter l'ennui de compter. Un six-mètres coûtera 7.000 francs à construire dans un bon chantier, ce prix comprenant le bateau avec sa voilure, prêt à naviguer, autrement dit « barre en main ». D'occasion, on peut trouver un yacht de cette série à des prix variables, aux alentours de 3.500 à 4.000 francs. Pour un huit-mètres, il faudra compter de 15.000 à 16.000 francs neuf, et de 6.000 à 8.000 francs d'occasion. Ceci dit, les frais peuvent se diviser en deux : ceux d'entretien annuel et ceux d'armement. Les premiers comportent d'abord le *gardiennage* dans un chantier, à sec bien entendu, pour lequel il faut prévoir de 50 à 60 francs par mois, non compris l'opération de mise à terre et de remise à flot, dont le coût varie suivant les chantiers. Ensuite, il faudra deux couches de peinture par an (200 francs au total pour un six-mètres, 400 francs pour un huit-mètres), de 100 à 150 francs de filin neuf par an, et enfin le renouvellement de la voilure, à raison de la moitié chaque année, demandera 1.000 francs pour un six-mètres et 2.000 francs pour un huit-mètres. L'assurance, y compris les risques en régates, coûtera de 3 à 4 p. 100 de la valeur assurée.

Passons aux frais de la saison de course. Nous aurons d'abord ceux d'armement proprement dit, remise du yacht en état, peinture sous-marine, etc., que l'on peut évaluer à 300 et 500 francs respectivement pour les 6 mètres et les 8 mètres. Il faudra à présent engager un patron, que l'on paiera de 200 à 300 francs par mois, et des hommes (un seul avec le patron pour un 6 mètres, deux pour un 8 mètres) à raison de 150 francs par mois, ces prix comprenant les gages et la nourriture. Enfin, il restera à donner à chacun de ces hommes une tenue de bord avec un « sac » complet, ce qui reviendra à 200 francs par homme environ. Voilà résumés les principaux articles du budget d'un yacht de course; il est inutile de dire qu'on ne devra pas trop compter sur les prix à gagner pour diminuer, par un chapitre « recette », cet ensemble de dépenses. Les courses de yachts sont dotées cependant de prix en argent, que l'on peut toucher et encaisser sans remords et surtout *sans perdre pour cela la qualité d'amateur*, mais il serait téméraire d'en faire état dans les prévisions du budget.

G. CLERC-RAMPAL.

LE MUSÉE CHEZ SOI

Le quatrième fascicule du *Louvre* vient de paraître dans les *Grands Musées du Monde illustré en couleurs*, cette incomparable collection qui formera une galerie d'art unique au monde.

Chaque fascicule (1.50) renferme 24 pages de Notices documentaires et 6 fac-simili en couleurs.

En vente partout. Pierre Lafitte et Cie.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF

Nos lecteurs trouveront tous les quinze jours, à cette place, cette rubrique dont ils seront, par leurs questions et leurs réponses, les principaux collaborateurs.

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

Comment trouvez-vous la panne ?

Presque tous les moteurs sont munis de robinets de décompression : Il suffira donc d'ouvrir successivement les robinets de chaque cylindre. Quand le cylindre « donne », une petite flamme s'échappe, avec un claquement caractéristique, de l'orifice.

Mais, certains moteurs sont dépourvus de robinets. Du reste, la manœuvre de ces robinets exige presque toujours l'emploi d'une pince que l'on est obligé d'aller chercher dans son coffre... et les chauffeurs d'aujourd'hui sont devenus extrêmement paresseux.

Nous leur conseillerons donc de prendre à la main un objet quelconque en métal, une clef, un porte-crayon, voire même une simple épingle à chapeau, et de mettre, à l'aide de cet objet, l'électrode de la bougie en communication avec la masse, pendant que le moteur tourne. Si la bougie que l'on touche est bonne, il se produit des ratés, par suite du manque d'allumage causé par le court-circuit que l'on vient de créer. Si, au contraire, la bougie est mauvaise, il ne se produit rien du tout. Le moteur continue à tourner avec un raté par cycle. Il y a lieu de prendre une petite précaution pour ne pas subir le supplice réduit de l'électrocution. Il suffit de mettre l'objet en métal, d'abord en contact avec la masse, avant de toucher la bougie, le courant à haute tension le traverse sans dériver dans le bras de l'opérateur.

Ce procédé, si simple soit-il, exige encore que l'on soulève le capot. On peut arriver à se dispenser de cette manœuvre... au moins pour la reconnaissance de la bougie mauvaise, sinon pour son remplacement.

On n'a pour cela qu'à disposer, sur la planche garde-crotte de la voiture, des disrupteurs correspondant à chacun des cylindres. On verra ainsi immédiatement, non seulement quelle est la bougie fautive, mais encore si le défaut d'allumage provient de l'allumage ou d'une autre cause.

Les disrupteurs peuvent être constitués par des petits tubes de Geissler, montés en série sur les fils des bougies.

Ces tubes, la nuit, donneront une lumière faible, mais cependant suffisante pour éclairer les graisseurs ou les manomètres de circulation.

H. P.

Accorderiez-vous le coup ?

Voici quelle serait ma réponse à la question posée par M. P. R., d'Amiens, dans la *Vie au Grand Air* du 25 mai au sujet d'une balle de tennis lancée de O en U :

Que la cause du retour de la balle soit le vent ou un coup « coupé », si elle n'est pas touchée par la raquette de l'adversaire U avant d'avoir repassé le filet, le point compte pour O, ce qui est conforme aux règlements. Ce coup se produit assez fréquemment.

UN FIDÈLE ABONNÉ,
Paris.

Peut-on faire varier la surface des ailes d'un aéroplane ?

I. On peut faire varier la surface des ailes d'un aéroplane sans en altérer *sensiblement* la stabilité en augmentant ou diminuant la profondeur de ces ailes. Egalement, en donnant aux plans une autre envergure. Ceci n'est exact que pour les appareils munis de queue *non portante*. Si la queue est portante, il faut, pour conserver une stabilité sensiblement constante, réduire les surfaces avant et arrière dans des proportions telles que leurs moments, par rapport au centre de gravité, soient les mêmes.

II. Si on diminue la surface portante, il y aura, pour une puissance donnée, une augmentation de vitesse :

Prenons le cas d'un monoplan R. E. P., par exemple, qui a pour caractéristiques :

Surface portante	21^{m2}
Surface nuisible à l'avancement	$0^{m}75$
Poids en ordre de marche, pilote compris	590 kg.
Vitesse : 95 km. heure. . .	23′ 38″
Coefficient de résistance pour un angle de 4°3	K = 0,006
Coefficient de résistance pour la surface nuisible. . . .	K′ = 0,08

L'effort de traction à vitesse normale sera :

1° Pour les plans sustentateurs :

$0{,}006 \times 21^{m2} \times \overline{23'38''}^2 = 68$ kg. 87

2° Pour la surface nuisible :

$0{,}08 \times 0^{m2}75 \times \overline{23'38''}^2 = 32$ kg. 79

F = 101 kg. 66

Ce qui correspond à une puissance de :

$$\frac{101{,}66 \times 23{,}38}{75} = 31 \text{ HP } 67.$$

Si nous diminuons la surface de façon à ce qu'elle devienne, par exemple : 16^{m2}, l'effort de traction devient :

1° $0{,}006 \times 16^{m2} \times \overline{23'38''}^2 = 52$ kg. 48

2° $0{,}08 \times 0^{m2}75 \times \overline{23'38''}^2 = 32$ kg. 79

F = 85 kg. 20

La puissance demeurant la même nous avons :

$$\frac{85{,}20 \times V'}{75} = 31 \text{ HP } 67,$$

d'où V′ = 27 m. sec. 88, soit 100 km. heure.

Si nous augmentons, au contraire, la surface, un calcul analogue nous donnera une vitesse plus faible.

La sustentation aussi varie : elle diminue avec la surface et augmente avec elle. De même, elle varie avec le carré de la vitesse.

III. On aurait intérêt à augmenter *momentanément* la surface au moment où un appareil descendant de grande hauteur en vol plané va se redresser. Dans ce cas, l'effort dû à la force vive se trouverait reparti sur une surface plus grande et l'effort par unité de surface plus réduit que dans le cas d'un appareil ordinaire. En général, un appareil ayant un bon profil d'ailes et une grande surface est bon planeur.

Pour l'atterrissage, la vitesse ne doit pas devenir trop faible, sinon l'appareil risque d'être « plaqué », c'est-à-dire de tomber à plat, sans vitesse horizontale, et il peut en résulter des ruptures d'organes, notamment dans le train d'atterrissage

En vol, si la vitesse devient trop faible, en dépit de la surface, l'appareil vole « cabré », c'est-à-dire la queue basse, par suite, dans des conditions anormales et défavorables à la stabilité longitudinale.

De plus, un appareil lent peut moins bien se défendre dans une atmosphère agitée.

Action des hélices sur les aéroplanes.

On évite aujourd'hui généralement l'effort de renversement dû à l'hélice, ou, plus exactement, à la réaction du moteur, en augmentant l'incidence d'un des plans.

Par exemple, si le moteur tend à faire pencher l'appareil à droite, on augmente l'incidence des plans situés à droite du fuselage et l'augmentation de poussée sur ces plans rétablit l'équilibre et redresse l'appareil.

Un inconvénient commun à ce procédé comme à celui du contrepoids jadis employé, est que, dans un vol plané, moteur arrêté ou ralenti, le couple de renversement est nul ou presque nul, par suite, l'appareil tend à pencher du côté opposé, à droite dans l'exemple considéré. On rectifie cette défectuosité par un gauchissement approprié.

J.-P. PINGRAY, ingénieur.
42, avenue de l'Abattoir.
Béziers (Hérault).

Au sujet de l'Aéro-Cible Michelin.

On a beaucoup parlé, en ces derniers temps, du concours de l'Aéro-Cible Michelin. D'après les résultats du concours, il semblerait qu'il reste encore beaucoup à faire, pour obtenir toute la précision et la justesse désirées. J'ignore les dispositifs employés actuellement sur les aéroplanes qui ont servis aux expériences ; je me permettrai de soumettre aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*, les différentes idées que j'ai conçues au lendemain du concours.

D'abord, il y a une chose primordiale qui s'impose d'elle-même : « C'est l'emploi d'un modèle d'aéroplane et de projectile uniques ».

Supposons, pour la clarté de ce qui va suivre, que nous prenions, pour nos expériences, un aéroplane dont la vitesse atteint 80 kilomètres à l'heure. Le poids supposé du projectile sera 10 kilogrammes. Il faut maintenant procéder à une série d'expériences avec l'appareil. Le pilote s'élèvera d'abord à 300 mètres, et, passant exactement au dessus du point A (Fig. 1), il laissera tomber son projectile. La vitesse supposée de l'aéroplane est, bien entendu, 80 kilomètres.

C'est tout naturel que, d'après le sens de la marche de l'aéroplane, le projectile ira tomber bien en avant du point A.

Peut-être obtiendrait-on quelque difficulté à bien repérer le point A à une hauteur de 300 mètres, au moment précis où l'appareil passe dessus. Un système de viseur spécial est nécessaire pour obtenir plus de justesse. Et maintenant, supposons que le projectile tombe au

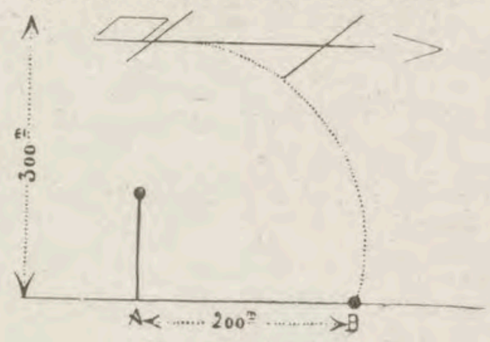


Fig. 1

point B et admettons qu'il y ait 200 mètres de distance d'un point à un autre. Ces chiffres n'ont rien de techniques et il est certain que mes données sont fausses.

Répétons maintenant la même opération, avec les mêmes instruments, à des altitudes différentes et plus élevées, 500 mètres, plus 800 mètres.

Il arrivera un moment où la différence du point de lancement avec le point d'atterrissage ne variera plus, puisque la bombe perdra en tombant la force de propulsion qu'elle avait empruntée à l'aéroplane en marche.

Cette différence maximum étant trouvée, supposons toujours que ce soit deux cents mètres, il reste à construire le projecteur qui annihilera l'effet de propulsion donné au projectile. Ce sera un simple tube A (Fig. 2), qui fonctionnera, soit à l'air comprimé, soit à tout autre moyen mécanique quelconque. La force employée devra projeter la bombe à 200 mètres, exactement.

C'est un simple calcul de balistique, mais aussi il faut tenir compte de la trajectoire (curviligne dans sa première partie, puis ensuite rectiligne), que décrit le projectile dans l'air et, par conséquent, l'expérience sera bien plus sûre, si elle est tentée d'un point fixe, à la hauteur reconnue exacte, — hauteur qui rend invariable la différence du point A au point B

Une fois ce lance-projectile monté sur un aéroplane, lorsque l'aide du pilote passera au-dessus du point à bombarder, il n'aura qu'à faire agir l'appareil juste au-dessus du point visé.

La force de projection, (employée en sens inverse de la marche de l'aéroplane) FERA ÉQUILIBRE à la force de propulsion donnée au projectile par l'appareil en marche. De par ce fait, le but visé doit être atteint. Il y a lieu de considérer la vitesse et la direction du vent, deux

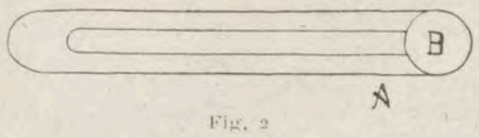


Fig. 2

facteurs de non-réussite qui déconcertent parfois les meilleurs tireurs.

Je vous donne mon idée pour ce qu'elle vaut. Si j'ai le plaisir de me lire dans votre estimable journal je serais heureux de voir ensuite, la critique ou bien l'approbation faite par ceux que la question intéresse particulièrement.

A. HUNAULT,
La Guerche-de-Bretagne (Ille-et Vilaine).

QUESTIONS NOUVELLES

Quel est le meilleur flotteur pour hydro-aéroplanes ?

Les hydro-aéroplanes sont très en vogue en France et pourtant il y a beaucoup de sportsmen qui en ignorent encore les détails de construction. Moi-même, je voudrais bien être renseigné sur les deux points suivants :

1° Quel est le meilleur système de flotteur, du flotteur court et large ou du flotteur long et étroit ?

2° L'hélice doit-elle être placée à l'avant ou à l'arrière de l'appareil Pourquoi la place-t-on de préférence en arrière ?

NÉMO D'HÉROUVILLE.
Amiens (Somme).

Le nombre des sociétés nautiques.

Combien existe-t-il de sociétés nautiques et de quelle façon se trouvent-elles rattachées à la fédération des sociétés de natation françaises ?

Combien ces différentes sociétés peuvent elles mettre de champions en ligne ?

BALLOW.
41, rue de la Cristallerie, Pantin.

UNE INVENTION ROUENNAISE

La "Mouette" de M. Lefebvre.

Un inventeur rouennais, M. Lefebvre, vient de construire un aéroplane d'une conception toute personnelle qui, doit, dit-il donner des résultats surprenants.

La « Mouette » de M. Lefebvre a 25 mètres carrés de surface, une envergure de 8 mètres et une longueur de 7 m. 60. C'est un « double monoplan », le gauchissement est obtenu par des ailerons, le moteur est placé à l'avant, le pilote et ses passagers sont placés entre les deux plans. Le nombreux public, qui s'était rendu dernièrement à l'aérodrome de la Mailleraye pour assister aux évolutions de la « Mouette », a fait une ovation énorme à l'inventeur dont l'appareil donne une grande impression de sécurité et de stabilité.

TRICK.

JURISPRUDENCE SPORTIVE

De la responsabilité des sociétés.

Ce mot de « responsabilité » est long, est lourd ; il n'est pas creux, pas vain, il répond, au contraire, à une réalité grave, redoutable, angoissante, qui, chaque jour, et de plus en plus, mérite de fixer l'attention.

L'autre fois, j'examinais ici la question de savoir si les sociétés sportives sont assujetties aux lois sur les accidents du travail, et si elles doivent être rendues responsables de droit de tous les accidents survenant au personnel qu'elles emploient. Et, me basant tant sur la loi que sur une jurisprudence constante, je concluais à la négative, affirmant que ces sociétés ne sont, aussi bien envers leurs employés qu'envers les tiers quelconques, responsables que dans les termes et selon les règles du droit commun.

Or, tout naturellement, nous voici amenés à cette seconde question : Quelles sont donc ces règles de droit commun auxquelles sont assujetties les sociétés ? et puisque l'idée de responsabilités possibles plane encore sur elles, ne convient-il pas de les préciser ?

Aux termes du droit commun on est responsable envers autrui de tout dommage qu'on lui a causé par suite d'une faute. La faute est la base, la source, la cause essentielle de la responsabilité. Un tribunal ne peut rendre une société comme un individu responsable d'un accident qui lui est reproché que s'il établit que cet accident doit être attribué à une faute commise par cette société ou par quelqu'un de ses préposés dont elle est civilement responsable.

Mais encore ? Quand donc un tribunal devra-t il dire qu'il y a eu faute à la charge de la société poursuivie ? Quand, au contraire, estimera t-il que cette société n'a eu rien à se reprocher ? Ici, nous entrons dans un domaine qui, dans bien des cas, laisse place à une large appréciation, où le jugement et le libre arbitre des hommes jouent un rôle considérable ; et plutôt que de répondre à cette question par une formule générale qui ne donnerait à mes lecteurs aucune idée précise, j'aime mieux leur faire connaître les différentes décisions de jurisprudence déjà intervenues en la matière ; ils y trouveront des exemples vivants dans le récit de faits vécus et se feront ainsi une idée aussi nette que possible de la façon dont la justice apprécie le rôle et les devoirs des sociétés sportives.

1° La première décision en date que nous retrouvons a été rendue par la Cour d'appel de Paris le 14 juin 1883. Il s'agissait d'un accident causé par un jockey au cours d'une épreuve et la victime entendait se faire indemniser par la société hippique organisatrice de cette épreuve. La Cour a rejeté cette prétention : « Attendu que « cette société ne saurait être rendue responsable, à aucun titre, des fautes des jockeys et n'a d'autorité sur eux que pour veiller à ce que les conditions règlementaires des courses soient accomplies. »

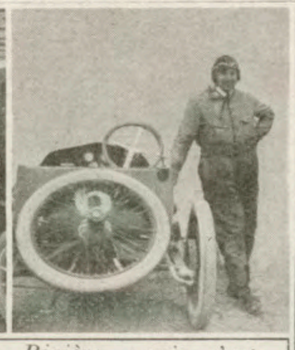
(A suivre) J. IMBRECQ,
avocat à la Cour de Paris.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

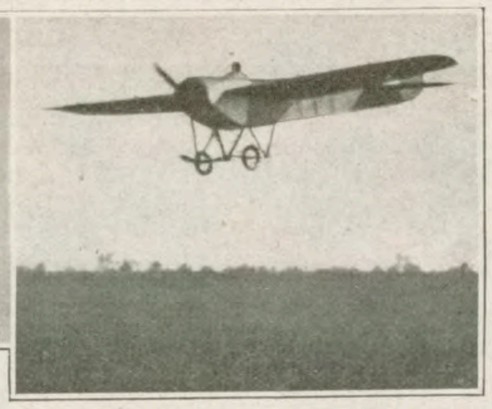
Bathiat, au cours de son voyage Mourmelon-Angoulême, fait escale à l'aérodrome de Poitiers pour se ravitailler en essence et huile.

Ortas et Cindad qui ont gagné : le premier, la Coupe, le second, le Championnat d'Espagne.

Le départ du Championnat d'Espagne, le 26 mai. Les concurrents avaient à couvrir 120 kilomètres. On remarquera que les tribunes étaient recouvertes par un large velum qui s'étendait par-dessus la route et préservait les spectateurs du soleil.



Rivière, qui s'est classé derrière Ortas et Carreras, dans la Coupe d'Espagne, (pneus Continental).

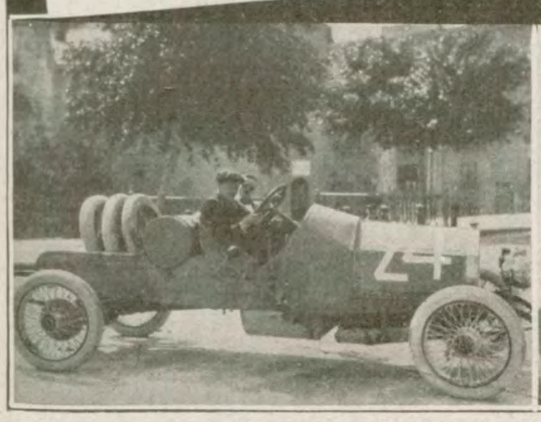


Un atterrissage de Bonnier, au cours du meeting d'aviation qui s'est déroulé à Bordeaux, pendant les fêtes de la Pentecôte.

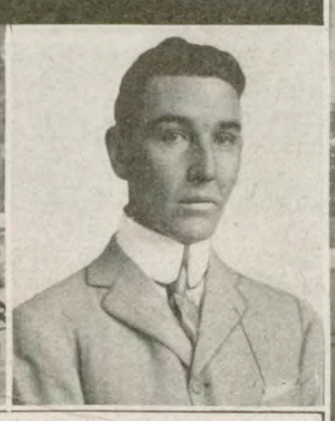
Les aviateurs à Verdun, de g. à dr.: lt Schlumberger, Morel, Ménard, de Marnières, Clerc, Bousquet, Challe, cape Ferradini, lt Nanty, ct Ganter, ct Prat, ct Fournier. lt Rochette, sap. Seguin.

Trianon III monté par O'Connor qui avait été victime de sérieux accidents, et a fait une rentrée triomphale.

Le Grand Steeple Chase de Berlin (5.500 mètres, 100.000 francs) qui s'est couru le 28 mai sur l'hippodrome de Karlshorst, a été gagné par Trianon III, à M. de Mumm.



Snipe, qui a triomphé dans la Targa Florio sur sa voiture munie de pneus Continental; il a couvert les 1.050 kilomètres du Tour de Sicile en 23 h. 37 m. 19 s. 4/5.



Wellis Mac Cornick, organisateur de la tournée Garros, Audemars, Barrier en Amérique.

Un match de pelote basque franco-espagnol à Pau : Chiquito de Cambo lance la pelote.

Le lieutenant Résio, de l'armée italienne, qui a passé son brevet de pilote à Pau.

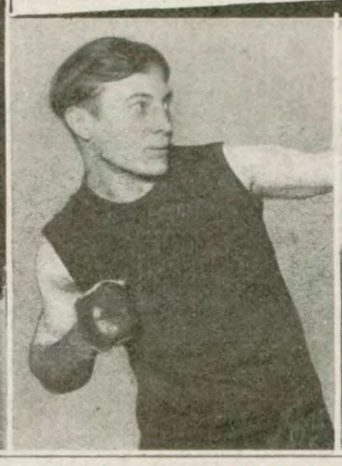
Reproduction de l'affiche du Grand' Prix de l'Automobile-Club de France. Les concurrents du circuit s'entraînent actuellement sur les routes de Champagne pour mettre leurs voitures au point.

L'arrivée du 100 mètres plat, disputé au cours du Championnat de Paris de l'U. S. F. S. A. le 2 juin. Mourlon s'est classé premier en 11 s. 3/5, devant Gauthier et Boullery.

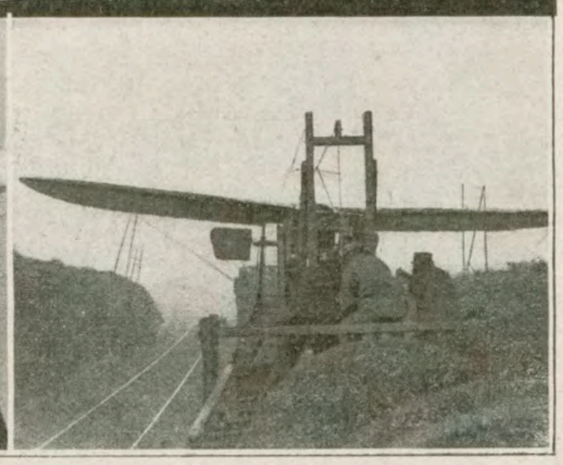
Une des remarquables acrobaties aériennes de Garros, en Amérique du Sud, quelques jours avant son départ pour la France, on remarquera l'élégance des ailes de son Blériot.

M. de Oettingen, grand maître des haras impériaux allemands examinant, avant de l'acheter, Blagueur II, à M. Veil-Picard, chez l'entraîneur Davis.

L'équipe des Polytechnic Harriers de Londres, qui a battu l'équipe du Stade Français, le lundi de la Pentecôte, dans le match athlétique qui les oppose chaque année l'une à l'autre. Par cinq victoires à deux, le grand Club Anglais s'est très nettement assuré l'avantage malgré la bonne défense des stadistes.



Ledoux, qui a conservé son titre de champion de France (poids coq) en battant Gaillard en 12 rounds.



Le premier laboratoire volant expérimenté sur la ligne du Nord, les officiers de Chalais-Meudon actionnent la commande du monoplan, tandis que le train marche à plus de 110 kilomètres à l'heure.

HIPPISME

Le Derby d'Epsom

Quelques détails sur la fondation de cette grande épreuve.

Il n'existe pas d'événement sportif dont la renommée soit plus universellement répandue que celle du Derby d'Epsom. Il serait banal d'insister sur l'importance que la population de la Grande-Bretagne attache à cette épreuve, pour laquelle les paris sont engagés depuis plus de huit mois. On peut dire que le retentissement de la course se répercute sur le monde entier : le résultat est attendu et commenté dans toutes les colonies qui appartiennent à l'Angleterre ou qui abritent des sujets anglais.

Chaque année, on organise, dans les Indes, une Poule sur l'épreuve d'Epsom. Quelques jours avant la course, on tire au sort parmi les billets de cette loterie monstre, ceux auxquels seront attribués les noms des concurrents qui restent engagés : chacun des possesseurs de ces numéros favorisés est avisé du nom du cheval qui lui est assigné; mais il ne connaîtra le montant de son gain qu'après le résultat. Le billet du cheval vainqueur remporte environ la moitié des enjeux, moitié qui peut atteindre plus d'un million de francs; les autres touchent une quote-part qui decroît depuis le billet du second, celui du troisième et ceux des concurrents qui ont couru jusqu'à ceux des concurrents qui, étant restés engagés, n'ont pas couru.

Une autre poule moins importante est organisée sur les mêmes bases dans les Antilles.

Mais, ce sont là des à-côtés de la grande épreuve. L'intérêt qui, pour les sportsmen, s'attache au Derby d'Epsom est celui qu'on doit attribuer au véritable critérium de la race, dans le pays où les éleveurs du monde entier sont venus de tout temps et viennent encore aujourd'hui puiser les éléments nécessaires à leur élevage.

Bien que sa réputation ait maintenant éclipsé celle des deux autres, le Derby est le plus récent parmi la trilogie des events classiques. Le premier en date est le Saint-Léger : il fut fondé en 1776, à Doncaster par le lieutenant-général Anthony Saint-Léger dont il tient d'ailleurs son nom depuis 1778. Les Oaks viennent ensuite, puisqu'ils furent créés en 1779, un an avant le Derby qui date de 1780. La fondation de ces deux épreuves est l'œuvre du comte de Derby. D'après une tradition, c'est le sort qui décida du titre de la course qui nous occupe; tandis que Lord Derby et Sir Charles Bunbury discutaient après le dîner sur l'organisation de l'épreuve, ils résolurent de tirer à pile ou face pour savoir lequel des deux lui donnerait son nom. Le hasard favorisa Lord Derby; mais Sir Charles Bunbury prit sa revanche, car c'est un de ses chevaux qui remporta le premier Derby.

Il faut remonter jusqu'en 1648 pour trouver les premières allusions aux courses de chevaux disputées sur les dunes d'Epsom. Le roi Charles II s'y fit construire un pavillon de chasse vers 1662; et il ressort des documents que, vers 1695, sous le règne de Guillaume III, les meetings d'Epsom se disputaient régulièrement.

D'autre part Lord Derby, qui était le douzième comte du nom, tenait de ses ancêtres son amour pour les courses de chevaux : le septième comte de Derby établit, dans l'île de Man, vers le milieu du XVIIe siècle, une réunion de courses qui devait retenir chaque année au jour anniversaire de sa naissance.

Il est intéressant de voir comment le fondateur des deux grandes épreuves classiques fut amené à choisir le terrain d'Epsom pour les y faire disputer. Une de ses tantes avait épousé le capitaine John Burgoyne qui, devenu plus tard général, devait en 1777 signer la capitulation de Saratoga qui assurait l'indépendance des Etats-Unis. Au temps où il était encore capitaine, John Burgoyne avait acheté, sur les dunes d'Epsom, un cabaret qu'il avait transformé en une confortable maison de campagne; il avait appelé cette propriété « the Oaks », autrement dit « les Chênes », à cause des arbres magnifiques qui l'environnaient. Peu de temps après, il l'avait vendue à son parent Lord Derby qui, à peine installé dans cette résidence, marqua l'intérêt qu'il apportait aux courses disputées dans la localité.

Il y avait alors deux meetings à Epsom : celui du printemps et celui d'octobre. En 1780, le meeting du printemps comprenait quatre journées : le mardi, qui était le premier jour, ne comportait qu'une course de 1.250 francs, courue en trois manches de 6.400 mètres, le Noblemen and Gentlemen's Plate. Le mercredi, la première épreuve était le Derby, poule de 1.312 francs chacun, moitié forfait, pour chevaux de trois ans; poids, 50 kilos 3/4 pour les poulains, 49 kilos 1/2 pour les pouliches; distance, 1.600 mètres.

Cette distance de 1.600 mètres devait être encore adoptée en 1781, 1782 et 1783; c'est à partir de 1784 que le Derby fut disputé sur 2.400 mètres.

Une seconde épreuve était une bourse de 1.250 francs, avec trois manches de 6.400 mètres. Le vendredi comprenait d'abord les Oaks, ainsi désignés d'après le nom de la propriété de Lord Derby; c'était une poule de 1.312 francs chacun, moitié forfait, pour pouliches de trois ans; poids, 52 kilos 1/2; distance, 2.400 mètres. Il y avait aussi le Ladies'Plates de 1.250 francs avec trois manches de 3.200 mètres. Enfin le samedi ne comportait que le Town Plate, de 1.250 francs, avec trois manches de 6.400 mètres.

En cette année de sa fondation, le Derby fut remporté par Diomed, un poulain alezan, appartenant, comme nous l'avons déjà dit plus haut, à sir Charles Bunbury, un commissaire du Jockey Club. Il y avait eu 36 chevaux engagés, parmi lesquels 9 seulement se rangèrent sous les ordres du starter : le montant du prix s'éleva donc à 28.220 francs environ. L'arrivée s'effectua exactement dans l'ordre que les paris assignaient aux concurrents : Diomed était favori à 1 1/2; le second, Budrow, était à 4 contre 1; le troisième Spitfire, était à 7 contre 1; par contre, le seul autre candidat un peu soutenu, à 10 contre 1, un poulain de Matchem, finit bon dernier.

A part le nom du jockey, S. Arnull, qui monta le vainqueur, ce sont là les seuls détails qui nous ont été transmis sur le Derby de Diomed. On ne sait même pas quelles étaient les distances qui séparaient les trois premiers à l'arrivée.

Avant de remporter cette victoire, Diomed n'avait paru qu'une fois en public. Il s'était adjugé, peu de temps auparavant, à Newmarket, une poule de 13.125 francs chacun, dans laquelle il devança trois concurrents : cela faisait une épreuve de 39.375 francs. A côté de pareils enjeux, on comprend facilement pourquoi le Derby n'avait pas encore l'importance qu'il a acquis par la suite avec l'augmentation du nombre des engagements.

Diomed disputa encore plusieurs courses, à trois ans, sans être battu; en 1781 et en 1782, il resta éloigné du turf, puis il fit sa rentrée en 1783; mais son bilan se borna à une modeste victoire sur sept sorties. Il finit par tomber boiteux en course.

Envoyé au haras, il commença à fonctionner en 1785, ses saillies étant modestement cotées à 131 francs. Cependant, l'un de ses premiers produits, Grey Diomed, remporta, à deux ans, une poule de 13.125 francs chacun et deux matches. Son prix de saillie fut alors porté à 262 francs; il revint bientôt à son chiffre primitif et tomba même, au bout de quelques années, à 52 francs. En effet, certains de ses produits faisaient preuve de caractère; aussi, en 1798, son propriétaire s'en débarrassa, le vendant à un Américain pour 1312 francs.

Cet acheteur fit une affaire magnifique : il emporta son acquisition aux Etats-Unis et la revendit, au colonel John Hoomes de Virginie, pour 26.250 francs. Diomed était alors âgé de 21 ans; il continua à fonctionner, en Amérique, jusqu'à l'âge de 31 ans. Alors qu'il commençait à être méprisé dans son pays d'origine, il fonda, là-bas, une véritable dynastie. Dès sa première année de monte, il affirma sa supériorité sur tous les étalons qui avaient été importés auparavant; et, pendant dix ans, il donna naissance à toute une série de grands vainqueurs. Certain auteur américain prétend même, avec quelque exagération sans doute, que sa mort fut considérée, en Virginie, comme une catastrophe nationale.

En tout cas, il a su s'acquérir quelques titres sérieux auprès des compilateurs du Stud Book. En Amérique, il compte, dans sa descendance directe, le fameux Lexington, dont le père, Boston, était fils de Timoléon, lui-même issu de Sir Archy, un fils célèbre de Diomed.

En Angleterre, il a produit, en 1790, Young Giantess qui, en 1798, a eu pour fille, Eleanor, une des trois pouliches qui ont remporté le Derby depuis sa fondation; les deux autres sont Blink Bonny, en 1857, et Signorinetta, en 1908, et toutes trois ont d'ailleurs réussi le double event du Derby et des Oaks. Cette Eleanor a eu pour fils, Muley, qui, à son tour, a eu pour fille Marpessa, la mère de la fameuse Pocahontas, l'ancêtre la plus célèbre du pur sang des temps modernes.

RENÉ RIONDET.

UN CONCOURS INTÉRESSANT

Rappelons qu'un *Concours de Propagande* doté de plus de 3.000 francs de prix consistant en objets d'arts et livres est réservé, pendant l'année 1912, aux abonnés des Publications Pierre Lafitte et Cie.

Voir les détails du règlement de cet amusant concours page 138, de notre *Carnet Multiprimes*.

Avant le prix de Diane

Qu'Elle est Belle II et Mongolie sont les deux pouliches qui se détachent dans cette épreuve.

Deux résultats se détachent parmi tous ceux de la dernière semaine, celui du prix Reiset, et celui du Prix Lupin. Ils sont d'ailleurs d'inégale importance. Le gagnant du Prix Reiset, Saint-Ange III, n'a battu que des concurrents d'ordre modeste et sa victoire n'a qu'une signification très relative. On pourrait le passer sous silence s'il ne s'agissait d'un candidat au Grand Prix. Nous ne le verrons plus d'ici là et on peut dès à présent peser ses titres. Ils sont faibles. On peut dire en sa faveur qu'il a gagné très facilement et sur la distance du Grand Prix. Mais ce succès efface-t-il ses précédents échecs, ceux du prix Greffulhe et celui du Prix Noailles, également catégoriques? Non, car Take Are et les autres concurrents du Prix Reiset (sauf peut-être Cancan II dont la course ne doit pas être exacte) n'eussent par fait mieux que lui, ni aussi bien dans ces deux occasions. Ce qui, en somme, plaide le mieux pour lui, c'est le souvenir d'As d'Atout, qui, avant son succès du Grand Prix, avait comme lui échoué très honorablement dans le prix Juigné et gagné le Prix Reiset. Les deux carrières, offrent jusqu'ici quelque analogie.

LE PRIX DU LAC A LONGCHAMP.

La gagnante du prix Lupin, Floraison, a eu aussi le Grand Prix pour objectif et ne reparaîtra plus d'ici là. Mais il est malaisé et d'autant plus superflu d'apprécier actuellement sa chance. Elle a donné à deux reprises sa mesure contre Amoureux. Mais que vaut exactement Amoureux? Nous le saurons mieux après le Derby, et, nous serons du même coup mieux édifiés sur l'exacte valeur de Floraison. Actuellement nous manquons de point de repère sérieux.

Floraison est la dixième pouliche qui gagne le prix Lupin depuis sa fondation, c'est-à-dire depuis cinquante-sept ans, et parmi les neuf qui l'ont précédée, on trouve trois gagnantes du Grand Prix : Sornette, Ténébreuse, Kizil Kourgan. Semendria, avait, elle aussi, avant sa victoire dans le Grand Prix, disputé le prix Lupin, mais n'y avait pris que la seconde place. Un autre précédent de très bon augure pour Floraison, c'est celui de son frère Sans Souci II, qui gagna les deux courses, prix Lupin et Grand Prix.

A défaut de Floraison, qui n'est pas engagée, la question pour le prix de Diane, va s'agiter entre Qu'Elle est Belle II et Mongolie. Qu'Elle est Belle II a laissé derrière elle dans le prix La Rochette, Saperlipopette qui précédait elle-même Mongolie. Mais cette dernière, arrêtée quelque temps auparavant dans son travail, n'était notoirement pas elle-même. Depuis, elle a pris sa revanche sur Saperlipopette, dans le prix Lupin, et on peut espérer, si tout va bien pour elle jusque-là, qu'elle fera mieux encore dans le prix de Diane. La ligne de Saperlipopette semblerait même dès à présent lui donner le pas sur Qu'Elle est Belle II, car la pouliche de M. J. Stern, s'est moins bien défendue contre elle dimanche, qu'elle ne l'avait fait précédemment contre la gagnante du prix La Rochette. Mais, à y regarder d'un peu près, l'argument n'est pas absolument convaincant. Les raisonnements, basés sur des places sont fragiles. Saperlipopette s'est dépensée plus que Mongolie jusqu'au tournant et elle a jusque-là bien figuré. La question est très délicate. Je penche pour ma part, vers la compagne d'écurie d'Amoureux, qui a en somme pour elle le fait acquis, et qui a gagné.

D'Outsiders, on n'en aperçoit guère. Hardie? La gagnante de l'an dernier, Rose Verte avait moins de titre qu'elle, mais la situation des pouliches en vue était moins nette que cette année. Gaillarde II? Elle n'a jamais, si l'on en croît son écurie, montré en public tout ce dont elle est capable, et par conséquent elle n'est pas impossible. La Plata? Elle a battu plaisamment La Choisille, mais son écurie lui préfère Porte Maillot qui représente Saperlipopette et doit par conséquent finir derrière Qu'Elle est Belle II. En somme, la situation est cette année assez claire. Nous avons des pouliches de très bon ordre, et le prix de Diane devrait donner un résultat régulier.

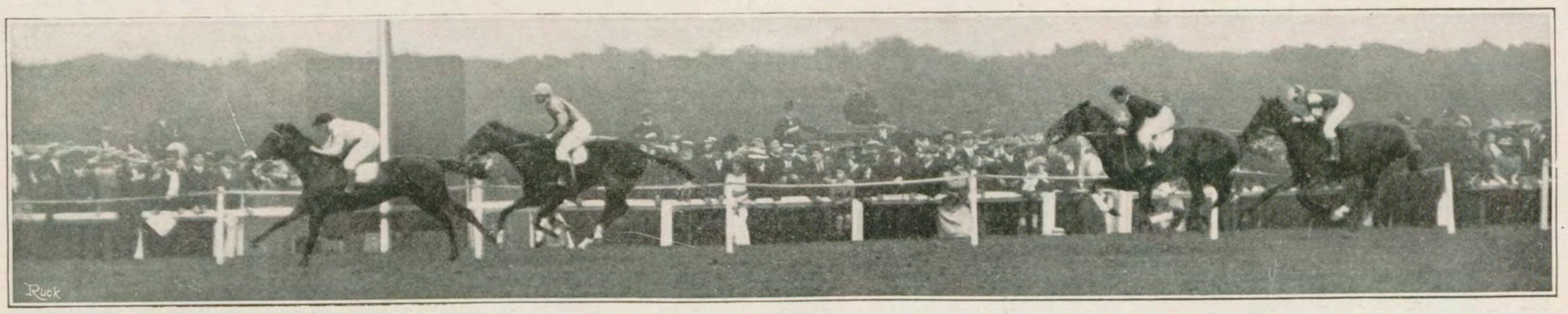
STUART.

LES COURSES DE LA SEMAINE

Claque Sec Unipar Cancan II Magpie Take Are Saint Ange III Le Scorpion Bolazec

LE PRIX REISET (3.000 mètres, 25.000 francs). — Longchamp, 30 mai. — A l'intersection des pistes.

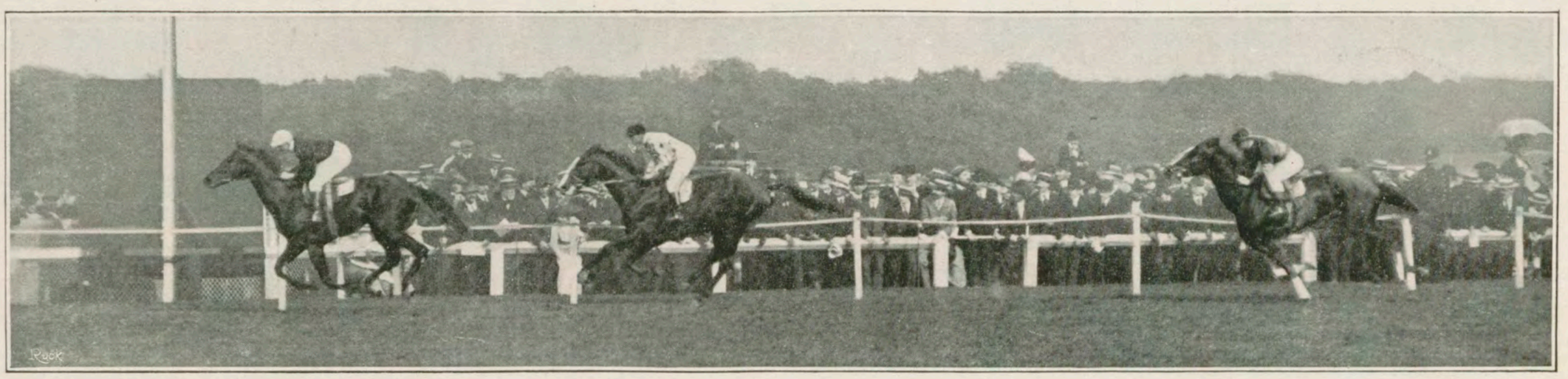
Take Are s'élançait en tête devant Bolazec et Magpie. Bientôt, Claque Sec prenait le commandement devant Bolazec, Take Are, Saint Ange III, Cancan II, Magpie et Unipar. Dans la descente, Claque Sec menait encore et précédait Unipar, Bolazec, Saint Ange III, etc.



Saint Ange III Take Are Yerres Magpie

L'ARRIVÉE DU PRIX REISET

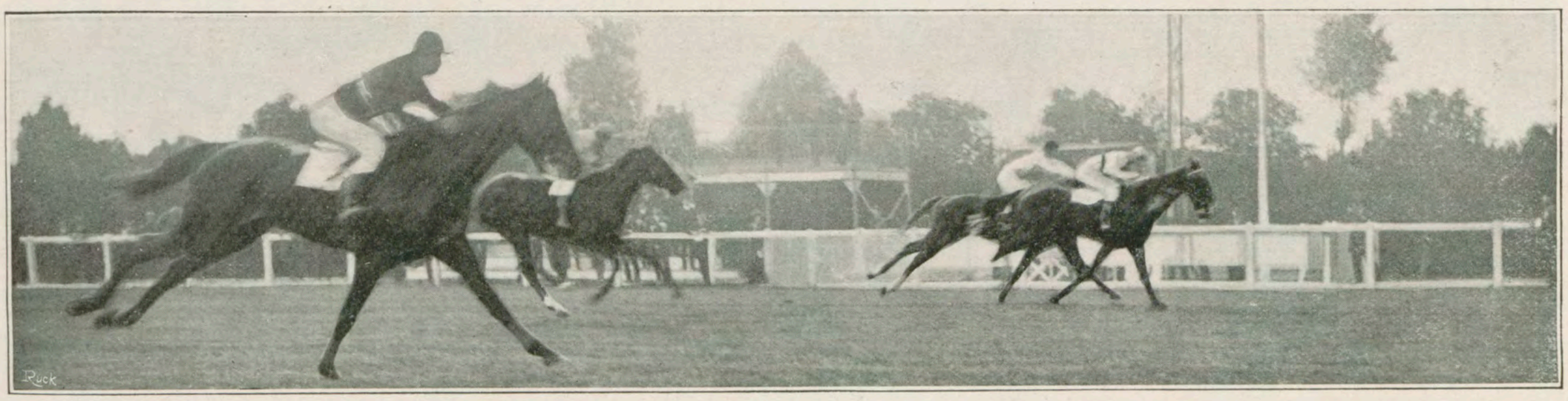
Dans la ligne droite, Saint Ange III, à M. Edouard Kahn (J. Childs), se détachait et l'emportait d'une longueur sur Take Are. Yerres était troisième à 2 longueurs.



Gavarni III Calvados III Tripolette

LE PRIX DU POINT-DU-JOUR (1.800 mètres, 10.000 francs). — Longchamp, 30 mai. — L'arrivée.

Renard Bleu s'élançait en tête. A l'entrée de la ligne droite, Gavarni III, à M. Jean Prat (J. Childs), survenait en dehors et venait attaquer Calvados III qui s'était détaché. Il le battait facilement de deux longueurs. Tripolette était troisième à 3 longueurs devant Réséda III.



Templier III Abel Gilles de Rais Douvres

LE PRIX AJAX (2.000 mètres, 20.000 francs). — Maisons-Laffitte, 31 mai. — L'arrivée.

Au poteau des 1.600 mètres, Gilles de Rais passait en tête avec Templier III et Douvres. Une bonne lutte s'engageait. Templier III l'emportait d'une tête sur Douvres qui précédait Gilles de Rais. Notre photographie représente l'arrivée, mais par un effet d'optique, elle ne semble pas donner le véritable classement.

D'ENGHIEN A LONGCHAMP

L'Argentière. Le Tocsin. Ortlinde.

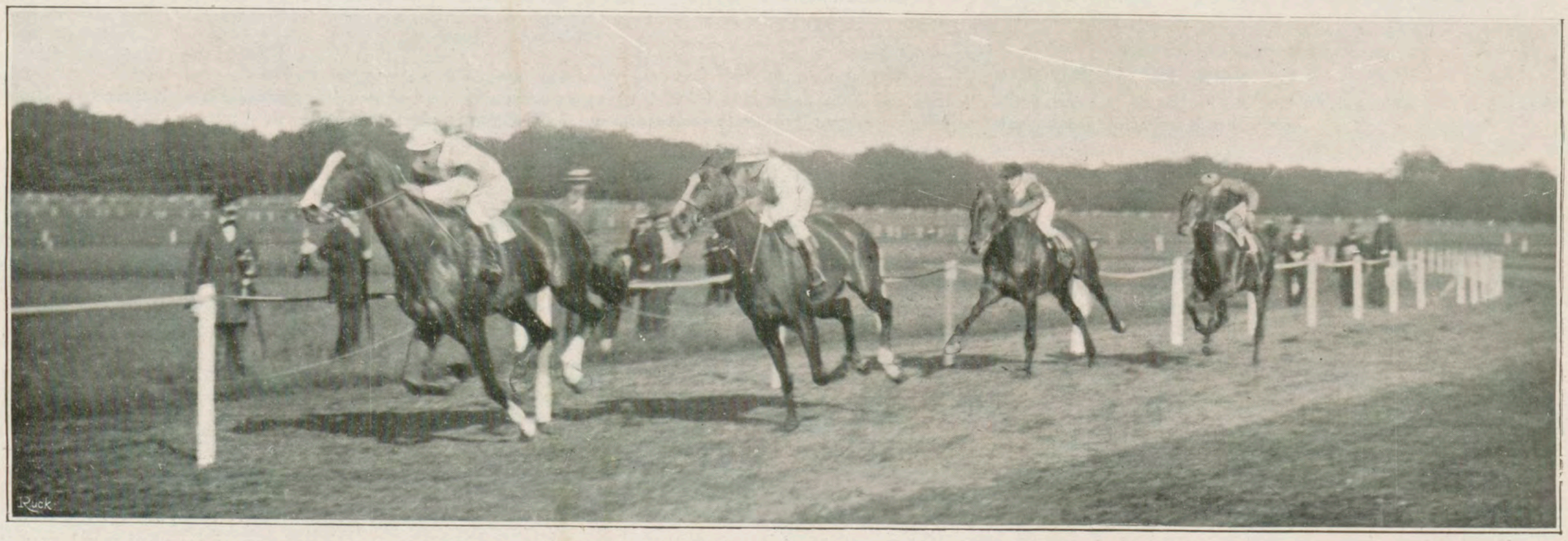
LE STEEPLE-CHASE ANNUEL D'ENGHIEN (4.500 mètres, 25.000 francs). — Enghien, 1er juin. — La rivière.

L'Argentière II, Ortlinde, Le Tocsin et Jacobus sont partis en tête. Au mur en pierres, Violent IV et Sinaï culbutaient. Désopilant et Jacobus en faisaient autant à l'obstacle anglais. L'Argentière l'emportait finalement d'une demi-longueur sur Tour du Monde. Georget troisième à 3 longueurs.

Ondée II. Floraison. Montrose II. Fourvières. Amoureux III.

LE PRIX LUPIN (2.100 mètres, 40.000 francs). — Longchamp, 2 juin. — L'entrée de la ligne droite.

Riviera a fait le train devant Orage II, Nickel, Fourvières et Saperlipopette. A l'entrée de la ligne droite, Fourvières, Montrose, Floraison II et Amoureux III étaient presque sur la même ligne ; bientôt, Floraison se détachait et battait Amoureux III d'une encolure.



Didius. M. Guérin. Flush Royal. Balme.

LE PRIX DU PARC DES PRINCES (2.000 mètres, 10.000 francs). — Longchamp, 2 juin. — A l'intersection des pistes

Didius a mené devant Monsieur Guérin, Flush Royal et Balme dans le tournant, Monsieur Guérin venait attaquer Didius, mais il fléchissait bientôt, laissant passer Flush Royal qui l'emportait de trois longueurs sur Didius. Monsieur Guérin finissait troisième.

La vie d'un champion du ring

PAR JIM J. JEFFRIES, ancien champion du monde de boxe (1)

DESSINS DE ROBERT EDGREN

Mais le gouverneur interdit le combat. Nous mîmes opposition à son arrêté et l'affaire vint devant la cour. Billy Brady était le principal témoin. Il raconta au juge comment M. Roosevelt, qui venait précisément d'être nommé vice-président, allait à tous les grands combats à New-York et se faisait toujours retenir une loge. C'était exact. M. Roosevelt préfère un bon combat à toute autre chose au monde. Mais tout ce que nous pûmes dire ne servit à rien. Le combat resta interdit. Nous étions tous très ennuyés. C'eût été une très bonne affaire, car, certainement, il y aurait eu foule. Je promis à Ruhlin de lui donner sa chance plus tard et nous quittâmes l'Ohio pour retourner dans l'Ouest.

J'étais très ennuyé que ce combat ait été supprimé. Je désirais beaucoup combattre dans l'Ohio, parce que j'avais de nombreux parents dans cet Etat. Mon grand-père s'était établi dans l'Ohio et y avait bâti une hutte en troncs d'arbres, où mon père était né, et celle où j'étais né moi-même était encore là...

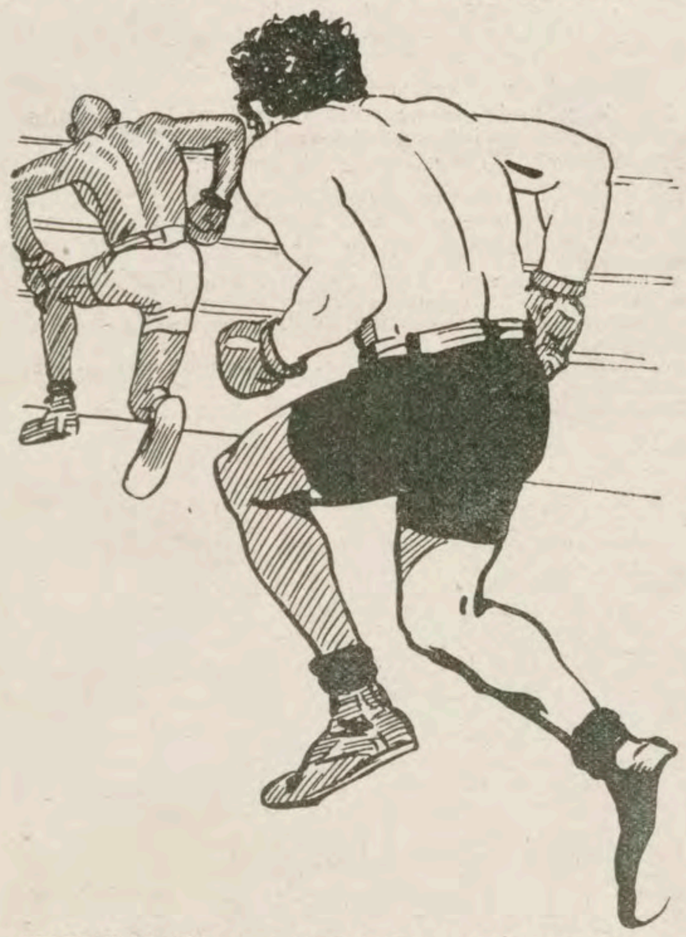
J'aurais voulu pouvoir montrer aux amis de la famille Jeffries que le vieux nom de Jeffries n'avait pas démérité. J'imagine que les yeux du vieux pionnier Jeffries lui seraient sortis de la tête, s'il avait su que son arrière petit-fils serait un jour champion du monde de boxe et gagnerait plus peut-être, en une heure de combat, que lui dans toute son existence de fermier.

CHAPITRE XL

JE REVIENS AU RING

Quelque temps après cette mésaventure de Cincinnati, le Club Athlétique du Vingtième siècle, de San Francisco, fit une offre pour un combat entre Ruhlin et moi, le 15 novembre, à cinq ou six mois de là. Nous signâmes.

On était très désireux, dans ma ville de Los Angeles, de me revoir dans le ring, car je n'avais pas boxé depuis que j'étais devenu champion du



GRIFFIN SE MIT A COURIR AUTOUR DES CORDES...

monde. Je conclus un match avec ce même Griffin, avec lequel j'avais eu mon premier combat, à l'âge de 17 ans. Nous devions combattre quatre rounds.

Les choses avaient bien changé : quand nous nous rencontrâmes pour la première fois, Griffin était le boxeur expérimenté et j'étais encore un novice. Maintenant, je m'étais rencontré avec le meilleur homme du monde et j'étais champion, tandis que Griffin était tout au plus un bon poids lourd.

C'était cependant un homme très adroit, à peu près de ma taille et pesant 180 livres (2), ce qui est un bon poids pour un boxeur. Je ne m'entraînai pas énormément pour cet assaut, le regardant seulement comme un travail préparatoire avec un homme vite. Il y avait longtemps que je n'étais monté sur le ring et je souhaitais avoir une ou deux rencontres avant de me trouver en face de Ruhlin. Gus était devenu un bon boxeur. Un mois après ma victoire sur Corbett, il s'était rencontré avec Tom Sharkey et l'avait mis knock-out en quinze rounds. Je ne crois pas que Sharkey ait jamais été le même homme, depuis que je lui avais cassé quelques côtes à Coney Island, mais malgré cela, Ruhlin avait fait un joli travail en finissant le marin et j'étais heureux de voir qu'il allait me donner l'occasion d'un bon combat.

Ma rencontre avec Griffin fut une des aventures les plus amusantes qu'on ait jamais vues sur le ring. J'avais l'intention de me débarrasser de Hans en quatre rounds, mais je ne pouvais pas le joindre. A partir du moment où nous nous fûmes serré les mains, il se mit à courir autour des cordes, aussi vite qu'il pouvait, avec moi à ses trousses. De temps en temps, il clinchait, mais pour ainsi dire à chaque fois que je le bloquais dans un coin, il se laissait tomber sans avoir été touché, restait à terre jusqu'à neuf, et c'est ainsi qu'il put durer quatre rounds.

Dès le premier round, il paraissait malade à mourir. Il vint en corps à corps, je lui donnai une couple de poussées du bras, et il commença à se sauver chaque fois que je voulais le toucher. Vers la fin du round, il vint à terre deux fois de suite, pour neuf secondes. La seconde fois, en se relevant, il m'envoya un bon coup aux rognons, ce fut le seul de ces trois minutes. Je m'arrêtai et me mis à rire.

Après une minute de repos, la chasse recommença. Je lui portai quelques coups, mais ils ne lui faisaient guère mal, car Hans se sauvait si vite que sa fuite annulait toute la force de mes poings. Au troisième round, cependant, il s'arrêta assez longtemps pour me porter deux bons coups du droit à la bouche. Je ripostai par un uppercut, et il se remit à courir. Au quatrième round, il faisait si vite le tour du ring, que j'étais presque essoufflé de courir après lui. Ce nègre était aux trois quarts mort d'avoir tenu quatre rounds contre le champion.

Pendant que j'étais à Los Angeles, j'eus un autre match avec Joe Kennedy de San Francisco, pour quatre rounds, au Reliance-Club d'Oakland, huit jours après l'affaire de Griffin.

Kennedy était un grand garçon à peu près de mon poids. Il avait quitté San Francisco, après avoir obtenu la décision contre Gus Ruhlin dans un match en vingt rounds. Il était assez scientifique. Après avoir battu Ruhlin, Joe vint à New-York pensant y avoir raison de tout le monde. Le premier homme qu'il rencontra fut Peter Maher et l'on se figurait que Peter serait une victoire facile pour Joe, que l'on regardait comme le futur champion. Joe fit une exhibition avec Peter pendant le premier round.

Au second, Peter parvint à lui placer son fameux coup dur et Joe tourna ses talons vers le ciel jusqu'à ce qu'on ait compté dix. Cela mit fin aux espoirs de Joe. Il revint à Frisco, ramassant quelques petits combats par ci par là.

Le Reliance A. C. était bondé ce soir du 24. Quand nous commençâmes à combattre, Kennedy débuta très joliment et se conduisit très bien pendant le premier round. Mais, au second, je le frappai d'un coup droit du gauche à la mâchoire, et il fut « counted-out ». Kennedy et moi fûmes, depuis cette époque, très bons amis. J'estimais que ce serait un sparring partner de premier ordre, et plus tard, je le pris dans mon camp d'entraînement. C'est un grand garçon vigoureux, plein de bonne volonté, et qui fait sa bonne part de travail.

Je commençais à avoir envie de me battre sérieusement. Bill Delaney avait installé notre camp d'entraînement et, quelques jours après, je me mis à l'ouvrage. Pour commencer, je chassai pendant quelques jours et je fis de nombreuses courses en montagne, ce qui est, vous le savez, à mon avis, le meilleur entraînement. Puis je redescendais pour travailler dans mon camp. Je reprenais mon fusil et j'allais faire de la marche sur la route, jusqu'à ce que je fusse fatigué. Je m'attendais à un combat très dur, et je m'entraînais en conséquence. Quelques jours après le 15 novembre, j'étais en aussi bonne condition que j'aie jamais été. Et quand j'avais boxé en quatre rounds avec Griffin, à Los Angeles, on disait que j'étais devenu gras et que j'aurais beaucoup de mal à retrouver ma forme!

Nous redescendîmes vers le baie. Le dernier jour de travail fut fait au gymnase du Reliance A. C. C'était le jour des dames, mais le Club leur donna une autre pièce pour leurs exercices, ce qui n'empêcha pas beaucoup d'entre elles, naturellement, de venir me voir au travail. Quand l'entraînement fut terminé, je montai sur une bascule dans le vestiaire. Je pesais juste 212 livres 1/2 (1) nu. C'est le poids le plus léger que je me rappelle avoir atteint pour un combat, excepté les 204 livres que je pesais pour le championnat contre Fitzsimmons. L'après-midi, je me rendis aux courses avec quelques amis,

— ÇA VA TRÈS BIEN, DIT GUS, MAIS J'AI FROID AUX PIEDS.

seulement pour tuer le temps. Le soir Billy et moi allâmes au Mechanic's Pavillon pour voir comment les lumières avaient été disposées au-dessus du ring, essayer la plate-forme et les cordes, et nous assurer que tout était bien. Nous nous arrêtames un instant chez Harry Corbett dans Ellis Street. Il y avait là pas mal de parieurs. J'étais favori à 1/2 et tout l'argent qui était sur Ruhlin, était de l'argent de l'Est. Tous les Californiens étaient pour moi. Il était venu toute une bande de Los Angeles, et ils portaient tout leur argent dans leur gousset pour le mettre sur ma chance. Il y en avait qui payaient trois pour moi, gagnant, et prêts à parier toute leur fortune, à égalité, que Ruhlin ne tiendrait pas douze rounds.

Ruhlin était resté bien tranquille au Blanken-Hôtel, passant ces derniers jours à se reposer; on me dit qu'il était en très bonne condition et qu'il semblait avoir grande confiance de gagner. Gus pesait 201 livres nu; il était de ma taille et très adroit. Il était vigoureux et pouvait encaisser. Il avait un grand avantage sur moi comme allonge, ayant un développement de 78 pouces 3/4 (2) le plus grand de tous les poids lourds. L'envergure d'un homme, en se rapportant aux règles de la proportion, doit être exactement égale à sa hauteur. La mienne est d'un pouce ou deux plus longue; Ruhlin a près de cinq pouces de plus !

Je fus heureux d'apprendre que Gus était en forme. J'espérais qu'il me fournirait un bon combat. La veille, j'avais remarqué dans les feuilles les interviews de Fitzsimmons et de Sharkey. Fitzsimmons disait que Ruhlin était plus scientifique, mais que je gagnerais sûrement, parce que j'avais le « punch ». Sharkey, quoique Gus l'eût battu, disait que je valais payer dix. Tom Hurst déclarait que je devais envoyer dormir Gus en huit ou dix rounds.

Le matin du combat, je descendis de ma chambre du Métropole à Oackland et je trouvai le temps au dehors sombre et humide, c'était tout à fait mon temps. Tous mes grands combats ont été gagnés par des temps humides. Après un léger déjeuner, je me

(1) Voir la *Vie au Grand Air*, depuis le n° 696.
(2) 81 k. 637.

(1) 96 k. 550.
(2) 1 m. 90.

On trouvera à la page suivante un métagramme dont la solution constitue la vingt-et-unième réponse de notre Concours de Jeffries. Voir également à la page suivante les conditions et les prix de ce Concours.

rendis au Reliance Club et je fis un peu de saut à la corde et un léger travail au gymnase. Un peu plus tard, Kid Eayan et Delaney se rencontrèrent et conclurent les derniers arrangements. Plus tard, dans l'après-midi, nous traversâmes la baie et nous vînmes à San Francisco où nous dînâmes tous les deux au Western où se trouvait Al Smith. Puis Delaney et moi nous nous rendîmes au Saint-Nicholas, un grand hôtel, bien tranquille, où je dormis une heure avant l'heure du ring. Je dors toujours un peu avant le combat : cela est une preuve du bon état des nerfs. A 8 heures et demie, Bill m'appela et nous partîmes à pied pour le Club, pour être prêts pour le combat. Il me tendit un télégramme de mon ami Deck Walten de Newark, me soubaitant bonne chance.

— Cela va bien, dit Billy. Deck va gagner une bouteille de vin ce soir. Deck, vous vous souvenez, avait un pari permanent avec moi que je gagnerais. Je n'ai pas encore bu une seule bouteille aux frais de Deck sur mon pari. Je n'y tiens pas, car je devrais perdre un match pour gagner mon pari (1).

Ruhlin quitta Blanken Hôtel à 7 heures et vint à pied à travers la ville avec Pop Blanken et Billy Madden. Après le combat, on me conta une histoire à propos de cette promenade. Quand ils arrivèrent dans la ville, Pop se tourna vers Gus et lui demanda comment il se trouvait. Il faisait froid et humide, je l'ai déjà dit et les rues étaient pleines de boue. Gus frissonna et répondit :

— Ça va très bien, mais j'ai froid aux pieds.

— Comment, déjà! s'écria Pop.

CHAPITRE XLI

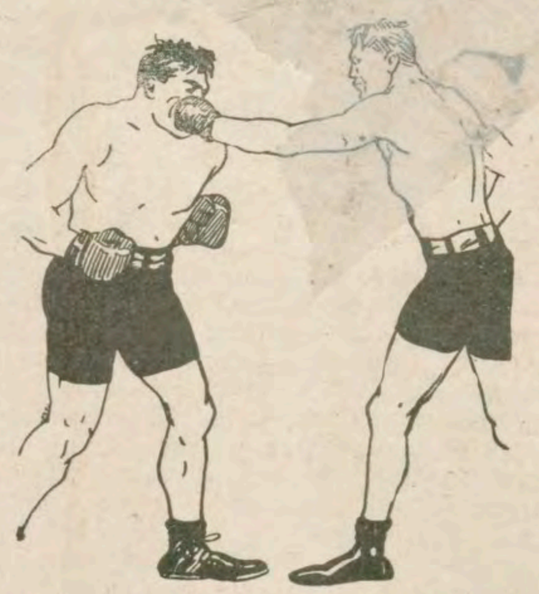
J'ABATS RUHLIN EN CINQ ROUNDS.

Il y avait foule, ce soir-là au Pavillon, quelque chose comme 10.000 personnes. Des trains spéciaux avaient amené durant toute la journée des spectateurs de toutes les villes de la côte. Comme nous devions toucher 60 0/0 de la recette brute dont 75 0/0 devaient aller au gagnant, vous pensez si je voyais avec plaisir cette affluence. En dépit de la pluie, on avait fait queue toute la journée en attendant que les portes s'ouvrent et que l'on put prendre ses places. Quand j'arrivai, une heure avant l'heure fixée pour le combat, les lampes du cinéma n'étaient qu'à moitié ouvertes. Le souvenir pénible que j'avais conservé de ces lumières au-dessus du ring, lors de mon match avec Sharkey, fit que je les examinai. Elles me parurent bien installées et, quoiqu'il fît déjà chaud, ce n'était pas la température de hauts fourneaux de Coney Island. La foule avait surgi autour de moi si dense que le capitaine Whitman, de la police, fut obligé de me frayer un chemin jusqu'à ma loge. La police eut fort à faire, ce soir-là, pour maintenir la foule. A 9 heures, on s'aperçut que les galeries supérieures étaient trop pleines, et nombre de gens furent obligés de descendre. Enfin, les portes furent fermées et soigneusement gardées. Il y avait encore dans la rue une foule considérable cherchant à entrer. Autour du ring, il y avait ce genre de public que vous pouvez retrouver dans tous les championnats. Il y avait là le maire Phelan de San Francisco et Schmitz le grand juge et tous les hommes de loi et d'affaires de la ville.

A 9 heures et demie, nous entrâmes dans le ring. Cette fois, je n'attendis pas mon adversaire, comme j'avais coutume de le faire, mais j'entrai le premier dans les cordes. Ruhlin me suivit. Billy Jordan commença à annoncer et toutes les lumières furent allumées. Tout de suite, ce fut comme midi en plein désert. Jordan présenta Gus et on lui fit une chaude ovation. Puis ce fut mon tour, et quand Jordan proclama « champion du monde », les acclamations firent trembler la plate-forme. Tout autour du ring, on pariait et il y en avait qui offraient de payer plus de deux pour moi et qui ne trouvaient pas de donneur.

Le ring fut débarrassé. Ruhlin parlait avec ses seconds, Billy Madden, Denver, Ed. Martin et Eugène Van Court. Delaney et Kid Eayan s'étaient arrêtés en dehors des cordes derrière moi. J'enlevai le foulard aux couleurs nationales que je portais à la ceinture et je l'attachai autour du poteau, dans mon coin. Puis, j'attendis la cloche. Harry Corbett, l'arbitre, se tenait au milieu du ring. Corbett était un homme tout à fait droit. Je n'ai remarqué aucune différence dans sa façon d'agir, entre l'époque où il avait été mon premier ami quand je vins combattre à New-York, plusieurs années auparavant et celle où j'avais mis son frère Jim knock-out à New-York.

La cloche sonna et le combat commença. Au début, nous fûmes tous les deux très prudents. Il ne fait pas bon se montrer imprudent au premier round, avec le championnat du monde en jeu. Gus me porta le premier coup, doucement, et vint en clinch. Je le touchai ensuite légèrement et je commençai à le presser un peu. Mais Gus esquivait en clinchant. Le premier round fut assez terne. Au second round, Gus attaqua vivement et me porta une douzaine de bons coups à la mâchoire et au corps. Mais ils ne me firent pas grand mal et je me contentai de marcher sur lui, cherchant une ouverture pour placer un bon coup qui avancerait mes affaires. Gus m'envoya un hook du gauche qui me toucha à la pommette. Plus tard, il dit qu'il s'était cassé deux phalanges dans ce coup, mais je ne m'en aperçus guère. Il me toucha encore d'un coup du droit à l'œil et m'ébranla un peu. Dès le début du troisième round, je me dis que Gus ne pouvait pas faire beaucoup mieux qu'il n'avait fait jusqu'ici et que je n'avais pas besoin de perdre plus de temps. Je le poursuivis et l'attaquant du gauche, je le touchai directement au menton. Ce n'était pas un coup à effet, un simple coup droit se terminant un peu en hook. Gus vint en clinch. Je le repoussai et lui portai un uppercut avec les deux mains. Puis, je portai un coup du du gauche au corps. Gus se plaignit à Corbett, mais je montrais mon gauche qui avait bien frappé où il fallait. Ruhlin eut fort à faire pour terminer



IL S'ÉTAIT CASSÉ DEUX PHALANGES DANS CE COUP, MAIS JE NE M'EN APERÇUS GUÈRE.

le round. Je me rendis compte que j'allais en finir et que le combat ne serait pas long. Il ne pouvait pas supporter les coups au corps.

Au quatrième round, je marchai droit sur lui; m'arrêtant quand il voulait me toucher. Tout ce que j'attendais maintenant, c'était une bonne ouverture. Ruhlin se couvrait le corps soigneusement, mais je lui envoyai un coup qui lui ferma presque l'œil et le contraignit à abandonner sa garde. Alors un gauche à l'estomac commença à le troubler. Je le poursuivis, le touchant ça et là au corps. Gus avait une figure si drôle, qu'il avait toujours l'air de rire. Il se retourna vers Corbett et dit: « Empêchez-le de me pourchasser, Harry! » Madden était dans le coin de Ruhlin, penché sur les cordes avec les yeux hors de la tête. Chaque fois que je touchais Ruhlin au corps, je voyais Madden tressaillir. Il croyait avoir la chance de faire fortune avec Gus et voilà que sa liasse de dollars commençait à s'envoler.

Il n'y avait plus aucun jeu de jambe, et aucun joli coup maintenant. Je me contentais d'envoyer mon gauche et mon droit, chaque fois que je voyais une place assez grande pour passer mon gant. Les coups de Ruhlin étaient mous et il penchait la tête tristement. Vers la fin du round, je lui envoyai deux coups durs et Gus vint à terre où il resta longtemps. Il se releva juste à temps et la cloche sonna. De retour dans son coin, Gus dit à Madden que mes coups au corps lui « arrachaient sa doublure! »

Pendant le repos, je dis à Delaney que j'allais en finir. Aussitôt que la cloche sonna, je me mis à le poursuivre. Il commença par esquiver et bloquer mes coups. Sans perdre une seconde, je le pressais sans cesse. Maintenant, je le visais à la tête, je le touchais au menton, essayant de lui faire prendre une garde haute qui me laisserait passage pour mon coup favori de knock-out au corps. Gus reçut un coup du droit au menton qui le jeta dans les cordes, et il tomba sur le plancher. Quand il se releva, il chancelait. Comme je m'approchais, il se mit à envoyer des swings à tort et à travers.

Il se rendait compte qu'il était battu et il cherchait le coup de hasard, se débattant comme un homme qui se noie. Je le chassai à nouveau dans les cordes. Gus essaya de me porter un crochet. Bloquant le coup, je marchai sur lui et lui envoyai mon gauche au creux de l'estomac. Je pensais bien que c'était le coup de knock-out. Si Ruhlin n'avait pas été dur comme un os de baleine, ce coup l'aurait fini. Quoi qu'il en soit, il tomba dans les cordes, mais fut tout de suite sur ses pieds. Je me jetais sur lui, quand la cloche sonna. Billy Madden, jeta l'éponge. Madden et Denvers Ed, grimpèrent sur le ring et entraînèrent Gus dans son coin. Je tournai le dos, m'assis, et regardai dans le ring. Gus était affaissé dans sa chaise. Madden parla à Martin, et le grand nègre, vint au milieu du ring et dit à Corbett :

— Nous abandonnons!

Le combat était fini. Je traversai le ring, me penchai sur Ruhlin et lui demandai ce qu'il y avait. Il ne répondit pas. Alors je m'en fus revêtir mon peignoir et regagnai ma loge.

Il y avait un grand émoi dans la foule. Tout le monde reprochait à Ruhlin d'avoir abandonné. Tout un groupe de spectateurs envahirent le ring et demandèrent des explications. Gus fut poussé dehors un peu rudement.

Le lendemain du combat, tout le monde dans le pays appelait Gus un lâcheur. Dans toute l'impartialité d'un boxeur qui a à son actif nombre de rencontres, je peux proclamer que Ruhlin n'a jamais été un lâcheur. La seule raison pour laquelle il a abandonné ce soir-là à San Francisco, c'est qu'il ne pouvait plus combattre le round suivant et il s'en rendait compte. Mes coups durs au corps, l'avaient, pour ainsi dire, cassé en deux.

(A suivre.) J.-J. JEFFRIES.

(1) Rappelons encore que toute cette partie des mémoires de Jeffries, a été écrite avant sa rencontre avec Jack Jonhson.

Imp de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTI. dir.

Notre Concours de Jeffries

QUELS SONT LES MOTS DE CE MÉTAGRAMME ?

Une série de questions sportives sont posées à nos lecteurs : 1.700 francs de prix leur sont offerts.

Nous proposons aujourd'hui un métagramme à résoudre à ceux de nos lecteurs qui suivent notre concours de Jeffries :

Changez une lettre de mon
Vilain nom, déchet méphitique,
Et vous transformez le limon
En un noble sport athlétique.

Les deux mots de ce métagramme sont reproduits dans le feuilleton ci-dessus. Il sera donc loisible aux concurrents de vérifier l'exactitude de leur solution.

Rappelons que pour prendre part à notre concours, il suffit de détacher chaque semaine le bon spécial qui se trouve dans nos pages d'annonces et de le conserver soigneusement jusqu'à la fin des Mémoires de Jeffries.

A ce moment nous ferons paraître une page spéciale sur laquelle seront réservées des cases particulières, permettant de coller chaque bon, avec, en regard, un espace prévu pour la solution

Afin d'éviter les *ex-æquo*, nous avons posé la question suivante aux concurrents :

Quel sera le nombre de lecteurs qui varticiperont à ce concours ?

Voici la liste des 2.000 francs de prix que nous avons affectés à notre grand concours :

1er PRIX : *Un magnifique chronomètre Just, en or, avec sa chaine, valeur : 500 francs.*
2e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, tirage de luxe, valeur : 450 francs.*
3e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, reliée peau, valeur 250 francs.*
4e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, cartonnée, valeur : 170 francs.*
5e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, brochée, valeur : 140 francs.*
6e PRIX : *100 francs en volumes.*
et 500 francs d'autres prix en volumes.

Ces ouvrages seront choisis par nous, dans le catalogue de la Librairie Pierre Lafitte, et Cie et seront délivrés aux lauréats, dans nos bureaux, 90, avenue des Champs-Elysées, Paris

Voir page II des annonces le Bon qui devra être joint à la réponse collective aux différentes questions qui feront l'objet de ce concours et qu'il faudra conserver jusqu'à sa fin.

CALCHAS.

(1) Voir les numéros depuis le 696.

TOUS LES LECTEURS DES PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
DOIVENT CONSIDÉRER
EXCELSIOR
COMME
LEUR JOURNAL QUOTIDIEN
Demander l'envoi franco de la liste détaillée des *Primes et Avantages* offerts aux abonnés d'un an.
EXCELSIOR, 88, Champs-Élysées, Paris

Le Gérant : CHARLES GUYOT.